



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

공학석사 학위논문

도시환경 정비사업의 공공성 증진 설계안 해석

: 용산 국제빌딩 주변의 오픈 스페이스와
건물 저층부 사례를 중심으로

Interpreting Design Approaches to Promote Public
Interests in Urban Redevelopment Projects
: A Case Study of Open Spaces and Lower-level
Floors around the Yongsan International Building

2019년 8월

서울대학교 대학원

협동과정 도시설계학 전공

최 자 은

도시환경 정비사업의 공공성 증진 설계안 해석

: 용산 국제빌딩 주변의 오픈 스페이스와
건물 저층부 사례를 중심으로

지도교수 김 세 훈

이 논문을 공학석사 학위논문으로 제출함

2019년 07월

서울대학교 대학원

협동과정 도시설계학

최 자 은

최자은의 석사 학위논문을 인준함

2019년 07월

위 원 장	<u>김 승 회</u>	(인)
부 위 원 장	<u>김 세 훈</u>	(인)
위 원	<u>박 소 현</u>	(인)

초 록

도심재개발 사업의 일환으로 진행되었던 ‘용산구 국제빌딩 주변 도시환경 정비사업’은 2009년 발생한 ‘용산참사’로 인하여 동결되었다가, 2016년 4월 브릿지경제에 보도된 바에 의하면 기존 계획을 전면 바꾸는 설계변경 끝에 구상안의 ‘공공성’을 확보하면서 새로운 국면을 맞이하게 된다. 본 연구의 목적은 용산 정비사업이 재개되어가는 과정에서 변경된 설계안을 살펴보고, 오늘날 공공성으로 받아들여진 설계안 내 도시·건축적 요소를 해석하는 것이다.

연구의 방법은 2009년을 기점으로 변경 전의 설계안과 현재 실행된 설계안 및 문헌을 비교, 분석하여 구역별 오픈 스페이스와 저층부 공간배치의 변화된 설계요소를 파악한다. 선행연구의 분석틀을 참고하여 오픈 스페이스와 저층부의 물리적 환경의 변화를 분석한다. 다음으로 공공성에 대해 제시하는 선행연구에서 높은 비율로 언급되고 있는 공공성 요소를 도출한 뒤, 앞서 분석한 물리적 환경의 변화 내용에서 공공성 요소로 2차 분석하였고, 이를 물리적 변화와 행태에 따른 변화로 구분하여 개별 사업지의 공간 조성 특징의 변화를 구체화하였다. 총 7개 사업지의 개별 공간 조성 특징 변화를 살펴보고 취합하여 집합적으로 바라봄으로써 집합적 효과를 도출하였다. 덧붙여, 뚜렷한 설계요소의 변화를 보이는 부분에 대해 삼차원적인 시각으로 바라봄으로써 이용자의 시선에서 바라본 가로환경의 변화를 구체적으로 표현하였다. 이는 계획과 실행안의 차이를 야기하는 평면적인 접근의 한계를 보완하는 것이다. 결과적으로, 현재 사회가 인정하는 공공성으로 표출되는 설계요소를 1)오픈 스페이스의 분절화, 2)용도의 다양화, 3)동선의 확장으로 정리하고 유형화하였다. 동일한 설계요소를 유사한 목적

및 규모의 사례지인 보스턴에서 분석함으로써 용산 개발이 공공성 증진에 기반한 정비사업으로써의 타당성을 살펴보는 기준으로 참고하고자 하였다. 보스턴의 경우, 1)오픈 스페이스의 분절화 및 면적 우위성, 2)용도의 다양화 및 제도화, 3)동선의 확장 및 개방성 확대로 정리할 수 있다. 이를 바탕으로 2009년 계획안과 비교했을 때 용산의 도시환경 정비사업이, 공공성이 증대되는 방향으로 나아가고 있으나, 사례에서 살펴볼 수 있는 설계요소가 보다 구체적이고 체계적임을 알 수 있다.

본 연구는 이상의 결과를 바탕으로 향후 도심재개발 사업에서 공공성을 고려한 디자인 방향 논의의 기반을 마련하는데 활용할 수 있다는 점에서 의의를 가진다. 앞으로는 해당 사례지의 구역별로 더욱 자세한 요소를 도출하고, 어떻게 사용되는지에 대한 연구가 진행될 것을 기대한다.

주요어 : 도시환경 정비사업; 공공성; 저층부 설계안

학 번 : 2017-27321

목 차

1. 서론	1
1.1 연구의 배경	1
1.2 연구의 목적	6
2. 이론적 고찰	7
2.1 선행연구 고찰	7
2.1.1 공공성	7
2.1.2 도시환경 정비사업	8
2.1.3 연구의 차별성	9
3. 연구 방법	11
3.1 연구 대상지 및 범위	11
3.2 선행연구 분석 틀	12
3.2.1 저층부 설계기법	13
3.3 공공성 요소 도출	15
3.4 분석의 틀	16
4. 저층부 설계안의 평면적 분석	17
4.1 용산역 전면	18
4.1.1 2구역	18
4.1.2 3구역	31
4.2 국제빌딩 주변	40
4.2.1 1구역	40
4.2.2 2구역	47

4.2.3 4구역	53
4.3 전면 광장 & 용산 파크웨이	61
5. 저층부 설계안의 공공성 분석	65
5.1 분석의 방법	65
5.2 분석의 내용	66
5.2.1 개별 공간 조성 특징	66
5.2.2 집합 공간 조성 특징	75
5.2.3 소결	82
5.3 공간 조성 패턴	83
5.3.1 사례 분석	84
6. 결론	88
6.1 결론	88
6.2 한계 및 시사점	89
참고문헌	90
Abstract	94

표 목 차

표 1 선행논문을 참고한 설계안 분석 틀	14
표 2 선행연구에서 정의하는 공공성 항목	15
표 3 공공성 측면으로 변경 전, 후 설계안 2차 분석 틀 ...	16
표 4 용산역 전면 2구역 개요	19
표 5 용산역 전면 2구역 블록(필지군, 건물군)	20
표 6 용산역 전면 2구역 블록(가로체계, 어매니티)	21
표 7 용산역 전면 2구역 대지	23
표 8 용산역 전면 2구역 건축물(조형계획, 공간구성)	27
표 9 용산역 전면 2구역 건축물(프로그램, 동선, 개방여부)	28
표 10 용산역 전면 3구역 개요	31
표 11 용산역 전면 3구역 블록(필지군, 건물군)	33
표 12 용산역 전면 3구역 블록(가로체계, 어매니티)	34
표 13 용산역 전면 3구역 대지	36
표 14 용산역 전면 3구역 건축물(조형계획, 공간구성)	37
표 15 용산역 전면 3구역 건축물(프로그램, 동선, 개방여부)	39
표 16 국제빌딩 주변 1구역 개요	40
표 17 국제빌딩 주변 1구역 블록(필지군, 건물군)	42
표 18 국제빌딩 주변 1구역 블록(가로체계, 어매니티)	43
표 19 국제빌딩 주변 1구역 대지	44
표 20 국제빌딩 주변 1구역 건축물(조형계획, 공간구성) 45	
표 21 국제빌딩 주변 1구역 건축물(프로그램, 동선, 개방여부)	46
표 22 국제빌딩 주변 2구역 개요	47

표 23 국제빌딩 주변 2구역 블록	49
표 24 국제빌딩 주변 2구역 대지	51
표 25 국제빌딩 주변 2구역 건축물	52
표 26 국제빌딩 주변 4구역 개요	53
표 27 국제빌딩 주변 4구역 블록	55
표 28 국제빌딩 주변 4구역 대지	56
표 29 완충녹지와 연결녹지의 개념	59
표 30 국제빌딩 주변 4구역 건축물	60
표 31 용산역 전면 광장&용산 파크웨이 개요	61
표 32 용산역 전면 광장&용산 파크웨이 블록, 대지	62
표 33 근린공원과 문화공원의 개념	63
표 34 용산역 전면 2구역 공공성 분석	66
표 35 용산역 전면 3구역 공공성 분석	68
표 36 국제빌딩 주변 1구역 공공성 분석	69
표 37 국제빌딩 주변 2구역 공공성 분석	71
표 38 국제빌딩 주변 4구역 공공성 분석	72
표 39 용산역 전면 광장&용산 파크웨이 공공성 분석	74

그림 목차

그림 1 용산4구역 조감도	2
그림 2 용산참사 기억과 성찰위원회(좌), 박물관 전시(우) 3	
그림 3 용산의 진행 중인 사업	5
그림 4 선행연구 한계 및 연구의 차별성	9
그림 5 연구 대상지	11
그림 6 분석의 흐름	12

그림 7 공공성 항목의 구체적인 요소	15
그림 8 분석의 틀 도식화	16
그림 9 용산 4구역 도시환경정비사업 기공식	17
그림 10 용산역 전면 2구역 개요	18
그림 11 용산 푸르지오 씨밋	19
그림 12 용산역 전면 2구역 블록 변화	20
그림 13 용산역 전면 2구역 단면(보행환경)	21
그림 14 배면 아케이드	22
그림 15 정면 파빌리온 벤치	22
그림 16 용산역 전면 2구역 대지 변화	23
그림 17 용산역 전면 2구역 3D 이미지(연접가로 2009)	24
그림 18 용산역 전면 2구역 교통영향 분석 재작성	25
그림 19 용산역 전면 2구역 3D 이미지(연접가로 2019)	26
그림 20 용산역 전면 2구역 건축물 변화	27
그림 21 용산역 전면 2구역 단면(수평연계시설)	28
그림 22 용산역 전면 2구역 3D 이미지(수평연계시설 2009)	29
그림 23 용산역 전면 2구역 3D 이미지(수평연계시설 2019)	30
그림 24 실외공공보행통로	30
그림 25 용산역 전면 3구역 개요	31
그림 26 래미안 용산 더 센트럴	32
그림 27 용산역 전면 3구역 블록 변화	33
그림 28 용산역 전면 3구역 단면(보행환경)	34
그림 29 후면부 아케이드	35
그림 30 화단과 벤치	35
그림 31 용산역 전면 3구역 대지 변화	36

그림 32	용산역 전면 3구역 건축물 변화	37
그림 33	용산역 전면 3구역 단면(수평연계시설)	38
그림 34	실외공공보행통로	39
그림 35	국제빌딩 주변 1구역 개요	40
그림 36	아모레 퍼시픽 본사	41
그림 37	국제빌딩 주변 1구역 블록	42
그림 38	국제빌딩 주변 1구역 단면(보행환경)	43
그림 39	국제빌딩 주변 1구역 대지	44
그림 40	국제빌딩 주변 1구역 건축물(조형계획)	45
그림 41	공간 분리	46
그림 42	내부 아트리움	46
그림 43	사이 보행로	46
그림 44	국제빌딩 주변 2구역 개요	47
그림 45	LS 용산타워	48
그림 46	국제빌딩 주변 2구역 블록	49
그림 47	국제빌딩 주변 2구역 단면(가로체계, 어메니티) ..	49
그림 48	지상주차장	50
그림 49	국제빌딩 주변 2구역 대지	50
그림 50	국제빌딩 주변 2구역 건축물	51
그림 51	휴게공간	52
그림 52	1층 조형물과 아트리움	52
그림 53	국제빌딩 주변 4구역 개요	53
그림 54	효성 센트럴파크 헤링턴스퀘어	54
그림 55	국제빌딩 주변 4구역 블록 변화	55
그림 56	국제빌딩 주변 4구역 대지 변화	56
그림 57	국제빌딩 주변 4구역 3D 이미지(식재 및 조경 2009)	58

그림 58 국제빌딩 주변 4구역 3D 이미지(식재 및 조경 2019)	59
그림 59 국제빌딩 주변 4구역 건축물 변화	60
그림 60 용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이 개요	61
그림 61 용산역 전면 광장과 용산 파크웨이(2009)	63
그림 62 용산역 전면 광장과 용산 파크웨이(2019)	64
그림 63 그린 네트워크 배치도 및 주요 3D 이미지(2019)	64
그림 64 공공성항목 2차 분석 세부 요소	65
그림 65 용산역 전면 2구역 개별 공간 조성 특징 도식화	67
그림 66 용산역 전면 3구역 개별 공간 조성 특징 도식화	69
그림 67 국제빌딩 주변 1구역 개별 공간 조성 특징 도식화	70
그림 68 국제빌딩 주변 2구역 개별 공간 조성 특징 도식화	71
그림 69 국제빌딩 주변 4구역 개별 공간 조성 특징 도식화	73
그림 70 용산역 전면 광장&용산 파크웨이 개별 공간 조성 특징 도식화	74
그림 71 대상지 전체 도식화	75
그림 72 개방-오픈 스페이스 면적, 위치 변화	76
그림 73 개방-공공보행통로 면적, 위치, 형태 변화	77
그림 74 접근-지층부 용도 배치 변화	77
그림 75 접근-도로 선형 변화	78
그림 76 개방-오픈 스페이스 접근 변화	79
그림 77 개방-오픈 스페이스 활용 변화	79
그림 78 개방-공공보행통로 접근 변화	80
그림 79 접근-차량 진입 동선 변화	81

그림 80 연계-보행 동선 변화	81
그림 81 대상지 전체 3D 이미지	82
그림 82 집합적 효과	82
그림 83 대상지에서 도출한 설계 요소	83
그림 84 보스턴(구글맵)	84
그림 85 워프 디스트릭트 개발 계획	86
그림 86 워프 디스트릭트에서 도출한 설계 요소	86

제 1 장 서론

1.1. 연구의 배경

서울시에서 1973년부터 2003년까지 완료된 재개발구역 면적은 1,007ha(305만평)이다. 2004년 도시기본계획에서 지정한 2010년을 목표로 확정한 재개발 예정구역의 면적이 약 1,178ha(360만평)으로, 지난 30년간 완료된 재개발 구역의 면적과 유사하다는 데 있어¹⁾, 2000년대 서울시 전역에서 도시 인프라를 정비하기 위한 사업이 활발하게 진행되었음을 알 수 있다. 도심이나 부도심 등 중심지 재개발 사업의 일환으로 진행된 도시환경 정비사업의 경우, 2000년대 이후 미 시행 사업지구의 사선 제한 완화, 20m 높이 추가 및 용적률 인센티브 등을 도입하면서 정비를 촉진하고자 하였다.²⁾ 용산의 경우 2006년 1월 용산역 전면(한강로3가 40-712번지 일대, 한강로2가 391번지 일대, 한강로2가 342번지 일대)이 사업 구역으로 지정되고, 2006년 4월 국제빌딩 주변(한강로2가 185-1번지 일대, 존치 2구역, 한강로2가 191번지 일대, 한강로2가 63-70번지 일대, 한강로2가 210-1번지 일대)이 재개발 구역으로 지정되면서 개발이 시작되었다.

하지만 2009년 발생한 ‘용산참사’³⁾로 인하여 ‘용산구 국제빌딩 주변 도시환경 정비사업’은 8년간 동결되었다가 2016년 재개되었다. 이 때, 용산구는 사건이 발생하였던 4구역에 대해, 1)획지분리로 인한 비효율적 용도 배치, 2)문화공원과 단절된 가로 활성화 부족, 3)폐쇄된 단지내부 공공성 부족, 4)주변 획지 녹지로 단절 연계성 부족의 이유로 공공성이 부족했던 기존 계획의 한계를 인정하였다. 이에, 1)공공성 확보, 2)주변과의 연계 및 조화, 3)지역경제 활성화를 근거로 ‘시민과 공공, 도시를 위

1) 홍석만. (2009).

2) 변준석. (2014).

3) 네이버 지식백과. 2009년 1월 20일 서울시 용산 재개발 보상대책에 반발하던 철거민과 경찰이 대치하던 중 화재로 사상자가 발생한 사건.

한 계획'을 목표로 새로운 구상안을 제시하면서 설계안을 변경하였다. 구상안에 따르면 기존 계획을 전면 바꾸는 설계변경 끝에 수익성은 물론, 공공성을 확보할 수 있었다고 밝혔다.⁴⁾ 공공이 잘못을 시인하고, 공공성 증진을 선언하며 설계안을 변경한 후 진행한 사업으로 용산 정비사업은 큰 의미를 가진다고 할 수 있다.



그림 1 용산 4구역 조감도⁵⁾

공공은 용산참사 이후 공공성 증진을 기반으로 제2의 참사를 막기 위해 법, 제도, 절차 등 여러 부분에서 많은 변화를 이루었다. 사건 이후 일지를 살펴보면, 2014년 4월 정비사업 코디네이터 파견, 용산 TF운영, 조합운영 실태조사, 조합 집행부 교체가 이루어졌고, 2015년 8월 공공건축가 투입 및 기본 구상안 마련, 정비계획 변경 결정, 시공사 재선정이 있었다. 2016년 5월 시 건축위원회 심의를 거쳐 사업시행 변경인가를 완

4) 용산구청. (2016) 재정리.

5) 용산구청. (2016).

료하였다. 도시 및 주거환경 정비법은 사업시행계획에 세입자 이주 대책을 반영하고, 분쟁조정위원회를 설치하였고, 휴업 보상금을 3개월에서 4개월로 확대하였으며 정비사업에 공공관리제도를 도입하였다. 또한, 임시상가를 설치하고 야간시간에는 철거를 제한하였으며 정비계획 수립 시 세입자의 의견을 수렴하고 주거 대책을 포함하였다. 상가건물 임대차 보호법에는 상가 임차인 권리금에 관한 법적 근거를 마련하였다. 더불어 2015년 12월 2025 서울특별시 도시주거환경정비 기본계획(주거환경부문)에서 정비지수제⁶⁾를 도입하여 법령 개정을 통해 세입자에 대한 대책을 강화하고자 하였다. 또한, 2017년 ‘용산참사 기억과 성찰위원회’를 운영하며, 용산백서, 예술작품 박물관을 영구 전시하였다(그림 2). 더불어, 총괄건축가 및 공공건축가 지원으로 조합과 함께 기본 구상안을 마련하고, 경제적인 피해 보상을 통해 사업을 정상화하고자 노력하였으며, 도시 및 주거환경 정비법을 개정하여 세입자의 권리에 대해 재고함으로써, 구조적 문제 해결방안과 세입자에 대한 보호 대책을 마련하였다.



그림 2 용산참사 기억과 성찰위원회(좌), 박물관 전시(우)⁷⁾

본 연구는 공공성 증진을 위한 다양한 움직임 중에서, 도시·건축적 맥

6) 노후도, 세대 밀도 등의 물리적 기준과 토지 등 소유자 동의, 거주자 의향 등의 주민 동의를 기반으로 한 정량적 평가와, 세입자 등 주거약자 분포 및 역사 생활문화 자원 등을 고려한 대상지 특성을 살펴본 정성적 평가를 함께 고려하여 앞으로의 정비구역 지정 시 평가 지표에 반영하고자 한 제도.

7) 용산구청. (2016).

락에 집중하여, 2009년과 2019년의 변화된 설계안에서 나타나는 설계 요소를 구체적으로 살펴보고자 하였다.

수익성을 대변하는 재개발사업의 흐름 속에서 일련의 사건을 거친 후, 공공성 확보를 담보로 재개되었던 ‘용산구 국제빌딩 주변 도시환경 정비사업’에 대해 다음과 같은 연구 질문으로 시작한다.

- 1) 개선되었다는 구상안에는 기존과는 다른 어떤 요소들을 내포하고 사업이 진행되었는가?
- 2) 개별 사업지 내 단일 건축물 저층부에서 나타나는 공공성 관련 요소들이 집합적으로 바라볼 때 가로환경에서 나타나는 변화는 어떤 것이 있는가?

한국은 압축적인 산업화 과정 속에서 부족한 도시기반시설과 주택문제를 해결하기 위한 방편으로 도시정비정책을 추진하였고, 이는 도시의 물리적 환경개선에 한정하여 진행되어왔다.⁸⁾ 2016년 서울연구원에서 발표한 용산참사 백서에 따르면 용산의 재개발사업 또한 철거, 이주 후 신축이라는 당대의 보편적인 도시정비 수순을 밟았으나, 참사 이후 ‘도시재생’의 패러다임으로 변화하는 특징을 가진다고 언급한다. 다시 말해, 물리적 환경 및 하드웨어 뿐 아니라 사회, 경제, 문화적 내용을 고려하고 그동안 상대적으로 부족했던 사람에 대한 사회적 관심과 논의가 시작되었으며, 사업의 재개는 곧 개발을 위해 대책 없이 파괴하고 철거하는 과거의 개발 방식과는 결별하고, 사람과 인권 중심의 새로운 도시재생의 길을 열어나가는 것을 의미한다.⁹⁾ 사건을 기점으로 공공성을 확보하고자 하는 공감대를 형성하는 요구가 일었고, 이러한 요구를 반영한 설계안을 토대로 사업이 재개되었다고 말하는 용산 정비사업은 철거·재개발에서 도시재생이라는 패러다임으로 배경이 바뀌었다. 2013년 서울시는 사전협의

8) 박진수. (2013).

9) 박원순 & 서울연구원. (2016).

체 제도를 자체적으로 마련하여 실행함으로써 세입자의 주거권을 보호하고자 하였고, 2019년 4월에는 용산참사 10주년을 맞이해 현재 조례로 규정하고 있는 사전협의체 제도의 법제화를 추진하여, 재개발 과정의 강제철거를 막을 수 있도록 하고자 노력하고 있다.

용산에는 아직도 대상지 주변으로 국제빌딩 주변 제5구역(한강로2가 210-1번지 일대), 용산 정비창전면구역(한강로3가 40번지 일대), 신용산 북측구역(한강로2가 2-194번지 일대) 등 진행 중인 재개발 사업구역이 많이 남아있다. 사업시행 변경 인가를 받아 2020년 완공을 목표로 하고 있는 국제빌딩 주변 제5구역(호반건설, 2019.04.15)을 비롯하여 시공사를 선정하기 위한 입찰공고를 낸 신용산 북측구역(2019.04.27), 여전히 토지 소유자와 추진위원회 간 갈등 관계에 놓여있는 용산 정비창전면구역(2019.04.28.) 등 진행 단계는 다르지만 모두 개발을 앞두고 활발히 추진 중인 것으로 보인다(그림 3).

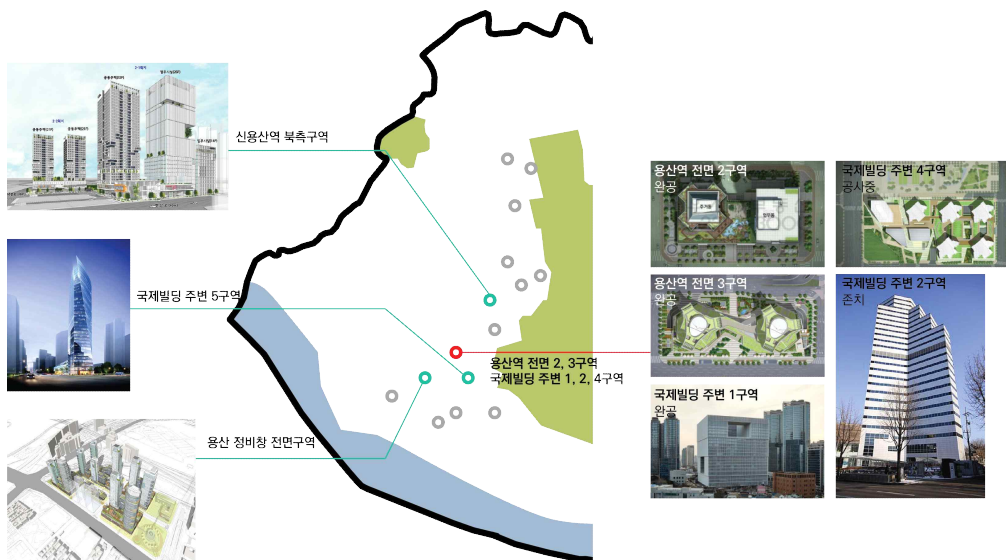


그림 3 용산의 진행 중인 사업

이러한 모든 과정을 거쳐 완료된 용산역 전면 2, 3구역 및 마지막 공사를 진행하고 있는 국제빌딩 주변 4구역을 비롯한 그 일대 살펴보면, 사건이 발생한지 10년이 되는 지금, 사업의 변화 과정을 면밀히 분석하

여 현황을 파악해 보는 것이 주변 미 시행 지구의 앞으로 나아갈 바람직한 방향 설정에 참고할 가능성에 있어 도움이 될 것으로 기대한다.

1.2. 연구의 목적

본 연구는 용산의 정비사업이 수익성 추구라는 사익을 전제로 함과 동시에 공공성 확보라는 공익적인 측면을 내세워 재개되어가는 과정에서 변경된 설계안을 해석하여, 오늘날 공공성이라 받아들여진 도시·건축적 요소를 오픈 스페이스와 건축물 저층부에서 살펴보는 것을 목표로 한다. 이는 공공성이 제고되는 사회적 요구에 부응하고자 하는 시대상의 변화를 설계안에서 찾아보고자 하는 것이다.

건축물 저층부와 외부공간은 경제적인 이득에 크게 영향을 주고, 다양한 용도의 공간이 들어섬으로써 보행자로 하여금 다양한 경험을 할 수 있게 하며, 가로의 환경에 따라 크게 영향을 받는 곳 등 많은 의미를 내포하지만, 그 중에서도 이용자들의 접근성이 가장 좋고, 보행 동선의 흐름이 빈번한 곳으로 재개발과 같은 복합건물에서 공공적인 성격이 크게 부각되는 곳이기 때문에¹⁰⁾ 이에 집중하고자 한다. 따라서 현재 사회가 인정하는 공공성을 파악하는 범위로, 건축물 저층부와 외부공간으로 두고 이곳에서 나타나는 설계안의 변화를 분석하는 것을 목적으로 한다.

본 연구는 일련의 사건을 겪으면서 변경된 도시환경 정비사업의 구역별 도면과 문헌을 분석하여 정비사업이 적용된 사례지의 현황을 검토하고 보편적인 공공성 확보의 수단 및 특이점을 해석하여, 시기별 비교를 통해 공공성으로 표출되는 설계안의 변화를 파악하는 것이 목적이다. 이는 우리 사회에서 공공성이 투영된 오픈 스페이스와 건물 저층부의 도시·건축적 요소를 구체화하는 것에 의의가 있다.

10) 김도형. (1998).

제 2 장 이론적 고찰

2.1. 선행연구 고찰

2.1.1. 공공성

김기호 외 3인(1990)은 공적 공간을 건물 저층부에 위치하는 로비와 같이 건물에 속하는 내부공간과, 건물 외부의 오픈 스페이스, 주변의 가로 등과 같은 외부공간으로 규정한다. 이 때, 올바른 공적 공간을 제공하기 위해서는 건물 내부와 외부의 적극적인 설계를 요구하면서 내, 외부 공간이 함께 공공성을 가지도록 하는 것이 중요하다고 언급하고 있다.¹¹⁾

도시건축의 공공성에 대해 선행연구를 살펴보면, 김도형(1998)은 을지로 제5지구 도심재개발 현상설계안에 나타난 건축적 공공성을 수상작별로 개념 및 의도를 파악하고 문제점을 지적하여 개선안을 제안하고 있다.

차홍녕(2005)은 고층 오피스빌딩 저층부의 전이공간의 유형 및 특성을 파악하고, 이용자의 의식조사를 실행하여 이에 따른 계획을 제시하였다.

정덕영(2017)은 신도시 중심상업지에서 중요한 공공성 형성요소를 도출하여 이를 지방 대도시인 둔산지구를 사례로 제대로 작동하고 있는지 검증하였다.

이와 같이 기존의 연구에서는 김도형(1998)의 경우, 사업이 진행된 설계안을 비교하여 공공성 요소를 파악하는데 있어 본 연구의 목적과 유사하지만, 실행안과의 비교가 아닌, 계획안 내에서 비교, 분석하는 데 그친다는 한계가 있고, 차홍녕(2005)과 정덕영(2017)의 경우, 공공성 요소를 도출하여 단일 건축물 내에서 분석하여 개별 특성을 파악하는 데 그친다는 한계가 있었다.

11) 김기호, 양우현, 김도년 & 한필원. (1990).

2.1.2. 도시환경 정비사업

■ 개념 및 변천과정

도시환경 정비사업은 상업지역, 공업지역 등으로서 토지의 효율적 이용과 도시 기능의 회복이나 도시환경을 개선하기 위하여 시행하는 사업으로 도시 및 주거환경 정비 법 하에 추진되는 정비사업의 한 종류이다. 종전의 도시재개발법에서는 도심재개발 사업이라고 일컬었으나, 도시 및 주거환경 정비 법에 의해 명칭이 바뀌었다. 현재 도시환경 정비사업이 바라보는 방향을 파악하고자 제도의 시대적 변천과정을 파악하였다.

임상수(2014)에 따르면, 1)1960~70년대 태동기, 2)1980~90년대 추진기, 3)2000년대 새로운 모색기 등 세 시기로 구분하고 있다. 1970년대 최초로 도심부 내 11개 지역이 도심재개발구역으로 지정되었고 1990년대에 들어 수북형 재개발 수법이 명문화되었다. 2000년대 미 시행 사업 지구의 정비를 촉진하기 위해 사선제한 완화, 20m높이 추가, 용적률 인센티브 등을 도입하였다.

■ 선행연구

박현신(2007)은 환경정비형 지구단위계획이 시행된 사례를 건대앞, 성신여대입구, 이대앞 대학가의 가로환경을 중심으로 분석하여 사업의 성과 및 한계와 앞으로 나아갈 방향에 대해 살펴보고 이용자들의 설문조사를 통해 사후설계평가를 실시하였다.

이만출(2010)은 일본과 독일의 통합개발 사례를 살펴보고, 청량리 도시환경 정비사업을 중심으로 도시재생사업 시행 시 통합개발의 효과에 대해 연구하였다.

임상수(2014)는 도시환경 정비사업 추진과정에서의 문제점을 인지하고 사업이 실행된 사례지에 대해서 전문가 집단에 의한 설문조사와 통계분석을 통하여 합리적인 방안을 모색하고 이를 토대로 개선방안을 제시하

고 있다.

기존의 연구에서는 박현신(2007)의 경우, 도시환경 정비사업의 실제 사례지에 대한 가로환경을 분석하였다는 점에서 본 연구의 방향과 유사하지만, 가로환경에서 그쳐다는 점, 이만출(2010)의 경우, 실제 사례지에 대해 집합적 접근을 하였으나, 통합적으로 개발 시 가져오는 이점에 대해서 언급한다. 임상수(2014)의 연구는 정비사업의 갈등 구조 및 제도적 측면에서 개선 방안에 대해 언급하고 있는데 그친다.

2.1.3. 연구의 차별성

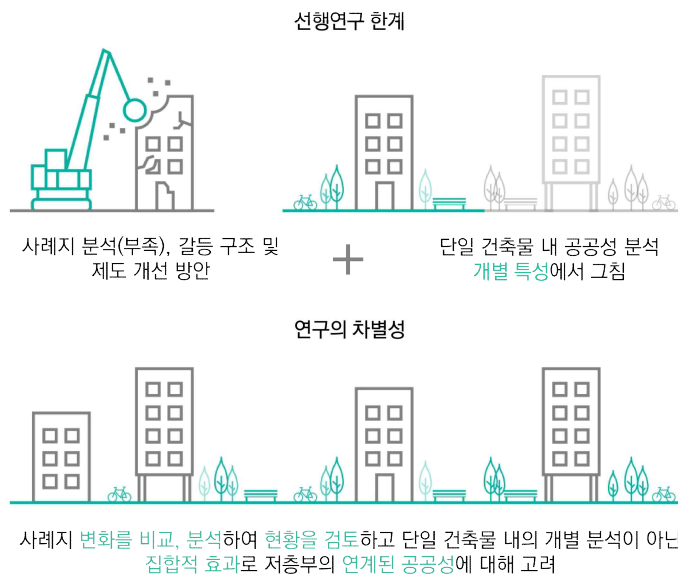


그림 4 선행연구 한계 및 연구의 차별성

본 연구는 도시환경 정비사업이 시행된 사례지에서 일련의 사건을 거치면서 사업 과정 중 일어난 변화를 통합적인 대상지에서 오픈 스페이스와 건축물 저층부를 중심으로 비교, 분석하여 현황을 검토하였다(그림 4).

이는 사업이 시행된 사례지의 대학가 중에서 오픈 스페이스를 포함하는 가로 환경만을 고려한 박현신(2007), 통합적인 대상지에 주목하였으나 통합 개발의 효과에 집중하였던 이만출(2010), 추진과정의 개선 방안

에 대해 언급하고 있는 임상수(2014)와 차별성을 가진다.

또한, 공공성을 파악하는 데 단일 건축물 내의 개별 분석이 아닌 집합적인 범위 설정과, 연계된 공공성에 대해 고려했다는 점에서 단일 건축물 내에서 공공성에 대해 주목하였던 차홍녕(2005), 정덕영(2017)과 차별성을 가진다.

김도형(1998)은 도심재개발 사업이 시행된 사례지에서 계획된 설계안의 비교, 분석을 통해 공공성을 파악하는 유사한 논문이었으나, 이 또한 단일 건축물 내에서 그친다는 점에서 본 논문에 차별성이 있다.

제 3 장 연구 방법

3.1. 연구 대상지 및 범위

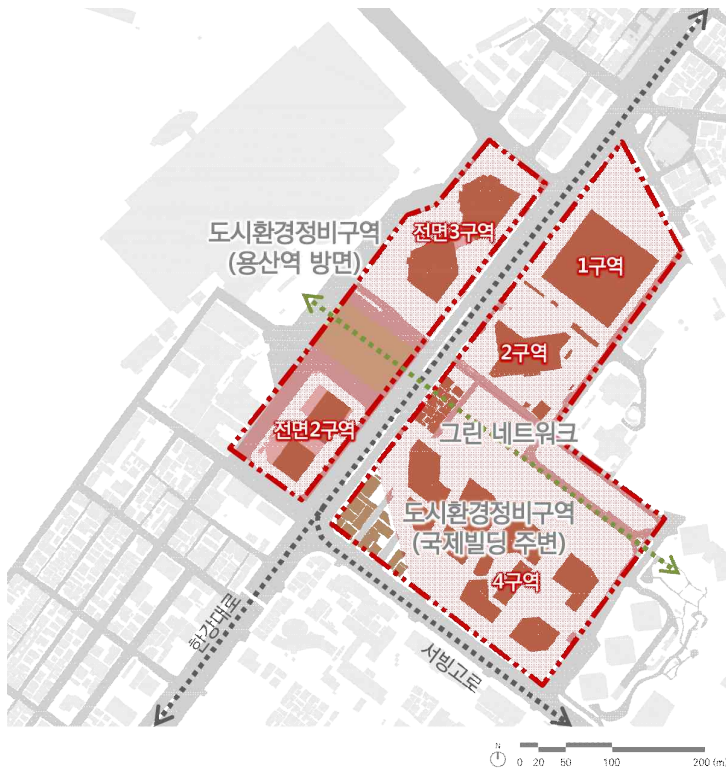


그림 5 연구 대상지

본 연구의 대상지는 용산참사가 발생하였던 한강로3가 63-70 일대의 ‘국제빌딩주변 제4구역 도시환경 정비사업’을 비롯한 그 일대로 약 162,047m²(49,100평)이다(그림 5).

공간적 범위는 용산참사가 발생하고 장기간 동결되었다가 공공성 증진의 당위성을 확보하고자 한 4구역을 비롯한 그 일대의 오픈 스페이스와 건물 저층부이나, 국방부 시설인 육군호텔이 들어서는 용산역 전면 1구역과 공동 주택의 사적 공간으로써 본 연구의 취지와 적합하지 않다고 판단한 국제빌딩 주변 3구역을 제외하였다. 단일 건축물 내의 개별 공공

성이 아닌 도시설계측면의 집합적인 효과를 보기 위한 것으로 용산역 전면과 국제빌딩 주변의 인접한 사업지를 통합적으로 선택하였다. 저층부의 범위는 건축과 도시의 접점으로써 작용하는 1층부와 전이공간으로써의 지하공간으로 한다.

시간적 범위는 사건이 발생한 2009년과 변경 후 계획이 실행된 현재 시점 2019년으로 한다. 이는 철거 후 이주, 신축이라는 기존의 개발방식 하에 진행되었던 설계안과 도시재생의 흐름 속에서 하드웨어 및 소프트웨어까지 고려한 개발방향의 설계안을 비교한다는 것에 있어, 각 시대상을 살펴 볼 수 있다는 것을 함축적으로 의미한다.

3.2. 선행연구 분석 틀

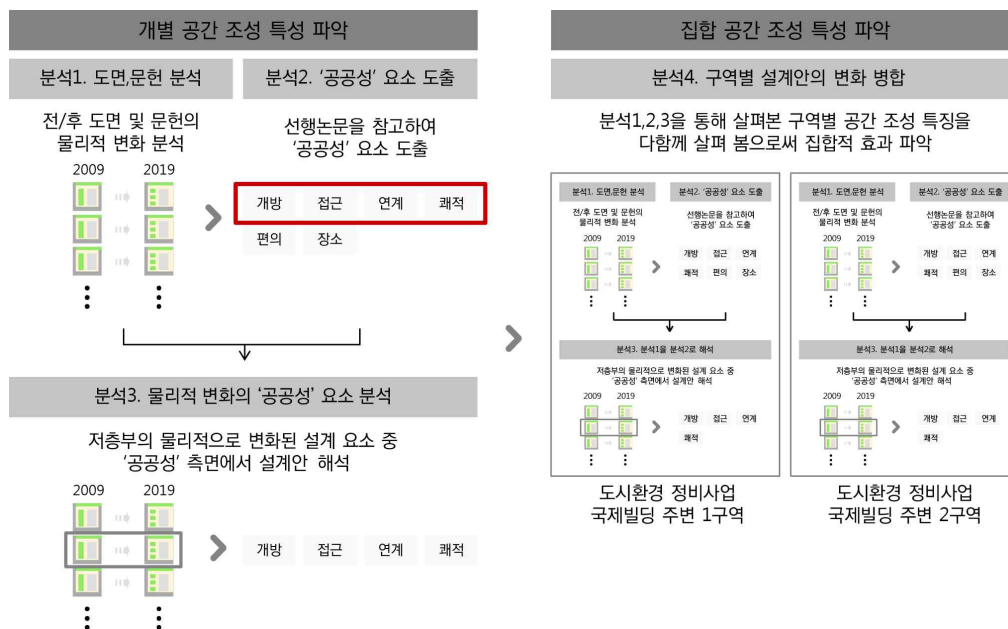


그림 6 분석의 흐름

연구 방법은 크게 두 단계로 나뉜다. 구역별로 개별 공간 조성의 특성을 파악하고, 종합하여 집합 공간 조성 특성을 파악하는 것이다(그림 6).

개별 공간 조성의 특성을 파악하고자, 먼저 변경 전, 후의 도면 및 문헌의 물리적 변화를 분석하고, 선행논문을 참고하여 공공성 요소를 도출한 후, 앞서 분석한 도면을 분석2에서 가장 높은 비율로 언급하고 있는 공공성 요소인 개방, 접근, 연계, 쾌적 측면에서 2차 분석한다. 각 구역별로 동일한 작업을 진행한 후, 7구역을 종합적으로 살펴봄으로써 집합적 효과를 파악하는 것을 최종 단계로 한다.

3.2.1. 저층부 설계기법

개별 공간 조성의 특성을 파악하는 첫 번째는, 선행논문을 참고한 분석틀을 사용하여 구역별 변경 전, 후의 도면의 물리적인 변화를 분석하는 것이다.

건축물의 공공성 확보와 가로환경 향상에 기여할 수 있는 디자인 기법의 가이드라인을 위한 기초 작업으로써 건축물 저층부의 설계기법을 해석하는 방법에 대해 면밀히 분석한 정주영(2015)을 참고하였다. 덧붙여 기존의 가로환경 개선사업의 결과 지향적인 한계를 지적하며 사업의 합리성과 공공성 증진에 기여할 수 있는 새로운 평가방안을 제시한 남궁지희(2010)를 참고하였다.

분석1에서 각 도면을 블록, 대지, 건축물 단위로 분석하여 물리적인 변화를 파악할 때 표 1을 이용한다.

대분류	소분류		내용
블록	필지군	토지 용도 유형	상업, 업무, 주거, 공원 등
		규모	필지의 크기
	건물군	용도	상업, 업무, 주거, 공원 등
		규모	높이, 건폐율, 용적률
		배치	건물 정면 방향
	가로체계	성격	가로의 장소성
		보행환경	쾌적성 상태, 가로 및 공공보행통로 폭
대지	Amenity		공원, 화단, 주차장 등
	연접가로	규모	폭, D/H비
		식재 및 조경	가로수 간격, 화분, 공공조형물, 식재 폭
		주차 및 차량	불법 주차 대수
		편의 시설	휴게 및 위생시설
		악천후 보행시설	별과 비를 피할 수 있는 시설
	보행 접근 동선	목적	업무, 프로그램 이용, 통과
		외부 연계시설	외부 계단, 에스컬레이터
	차량 동선	지점요소	지하주차장 출입구, Drop off
		연결요소	도로, 보차도
	건물 입지		건축물 배치
	오픈 스페이스	가각부 광장	가각부 광장 배치
		대지 내 공지	공개 공지를 포함한 모든 공지
		대지 내 조경	공공조경
건축물	조형계획	매싱	저층부 매싱
		조합요소	아트리움
	공간구성	규모	저층부 층수 및 층고, 면적
		성격 구분	공적, 사적 공간의 배치
		코어	코어의 배치
		보이드 공간	보이드 공간 계획
	프로그램	임대	음식점, 편의점, 사무실, 기타
		편의시설	화장실, 흡연구역
		문화시설	미술관, 전시관, 복지시설
		공공 전시시설	공공 전시공간
	동선	수직연계시설	공용 코어 및 에스컬레이터, 계단
		수평연계시설	출입구, 통로, 복도
	개방 여부		주간, 야간 개방

표 1 선행논문을 참고한 설계안 분석 틀

3.3. 공공성 요소 도출

선행연구를 통해 공공성을 바라보는 분석 항목을 도출하였고, 이는 표 2와 같다. 앞선 연구들은 개방, 접근, 연계, 쾌적, 편의, 장소의 항목들로 공공성을 구체화하고 있었고 그림 7과 같은 요소들로 각 항목에 대해 정의하고 있었다. 이 중에서 본 연구는 다수의 연구들이 높은 비율로 언급하고 있는 개방, 접근, 연계, 쾌적 네 가지 항목으로 접근하고자 한다.

구분	분석 항목					
선행연구	개방	접근	연계	쾌적	편의	장소
김도형(1999)	●	●	●	●		
신중진(2002)	●	●		●		
이상호(2002)	●	●	●	●		
차홍녕(2005)	●	●	●		●	
장시찬(2010)	●	●	●	●		
정택영(2017)	●	●	●	●	●	●

표 2 선행연구에서 정의하는 공공성 항목

개방	접근	연계	쾌적(어매니티)
건축물의 높이 공공보행통로 전면공지 아케이드	대지 내 차량출입 건축물 전면방향 버스, 택시정류장 위락시설관리지역 및 특정용도 허용구간 1층 전면권장용도	바닥포장 진입로계단 및 경사로 필로티 선큰	바닥포장 식재 공간 조형물 아트리움

그림 7 공공성 항목의 구체적인 요소

3.4. 분석의 틀

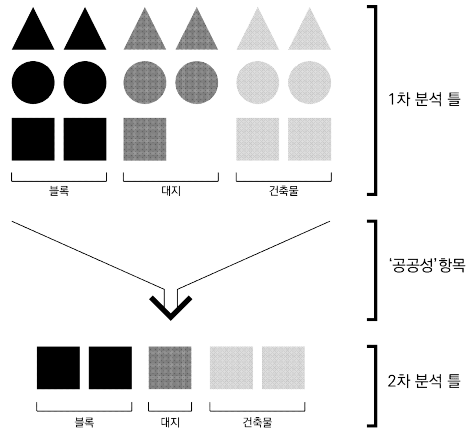


그림 8 분석의 틀 도식화

정주영(2015)과 남궁지희(2010)의 분석 틀을 참고하여 작성한 표 1에 표 2의 선행논문 중 가장 높은 비율로 언급하고 있는 ‘공공성’의 네 가지 항목과 그림 7에서 나타나는 구체적인 요소를 대입하면 표 3과 같은 2차 분석 틀이 도출된다. 공공성 측면에서 집합 공간 조성 특성을 살펴볼 때 각 구역별로 작성된 표 3의 내용을 취합하여 보고자 한다(그림 8).

대분류	소분류		내용	공공성
블록	가로체계	보행환경	쾌적성 상태, 가로 및 공공보행동로 폭	쾌적, 개방
	Amenity		공원, 화단, 주차장 등	쾌적
대지	보행 접근 동선	목적	업무, 프로그램 이용, 통과	연계
		외부 연계시설	외부 계단, 에스컬레이터	
	차량 동선	지점요소	지하주차장 출입구, Drop off	접근
		연결요소	도로, 보차도	
	오픈 스페이스	가각부 광장	가각부 광장 배치	개방
		대지 내 공지	공개 공지를 포함한 모든 공지	
대지 내 조경		공공조경		
건축물	조형계획	매싱	지층부 매싱	접근, 쾌적
		조합요소	아트리움	
	공간구성	규모	지층부 층수 및 층고, 면적	
		성격 구분	공적, 사적 공간의 배치	
		코어	코어의 배치	
		보이드 공간	보이드 공간 계획	
	동선	수직연계시설	공용 코어 및 에스컬레이터, 계단	
		수평연계시설	출입구, 통로, 복도	
개방 여부		주간, 야간 개방	개방	

표 3 공공성 측면으로 변경 전, 후 설계안 2차 분석 틀

제 4 장 저층부 설계안의 평면적 분석



그림 9 용산 4구역 도시환경정비사업 기공식

2016년 11월 28일, 용산 4구역 도시환경정비사업 기공식이 열렸다. 지난 2006년 도시환경 정비구역이 지정된 지 약 11년, 2009년 용산참사 이후로 약 8년 만이다. 2015년 말 (주)효성이 정비사업 시공자로 선정되면서 용산구는 건축심의, 교통영향분석 및 개선계획 심의, 환경영향평가서 심의 등을 이행하고 지난 9월 최종적으로 사업시행 변경인가를 했다. 이 과정에서 서울시와 용산구는 사업의 수익성과 공공성을 모두 확보 할 수 있도록 노력하였다. 용산역에서 국립중앙박물관까지 이어지는 1.4km 구간의 문화공원, 공공보행로와 이벤트 공간, 복시설 등을 확보함으로써 주민들의 삶의 질 향상에 기여할 수 있도록 하였다. 성장현 용산구청장은 구청장으로서 아파트 기공식에 참석하는 것은 처음이나 참사 이후 다시 시작하는 것인 만큼 조합원들에게 혜택이 돌아갈 수 있도록 힘써달라고 요구하였다.¹²⁾

4.1. 도시환경 정비사업 용산역 전면

4.1.1. 2구역

■ 개요

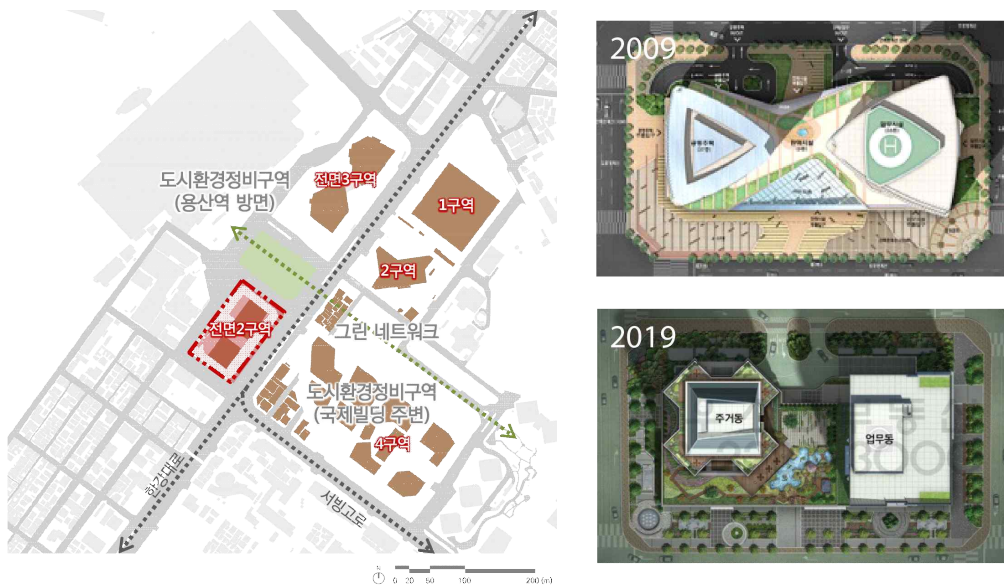


그림 10 용산역 전면 2구역 개요

사업명	용산역 전면 제2구역 도시환경 정비사업 신축공사	
주소	서울시 용산구 한강대로 69	
허가년도	2007	
착공년도	2014	
준공년도	2017	
구분	신축	
	2009	2019
설계	희림건축	희림건축
시공	대우건설	대우건설
용도	공동주택, 업무, 판매시설	공동주택, 업무, 판매시설
대지면적	8,756.23m ²	8,756.23m ²
건축면적	4,334.33m ²	4,375.49m ²
건폐율	49.50%	49.97%
연면적	147,027.75m ²	151,485.37m ²

12) 박정렬. (2016,11,28) 재정리.

용적률	963.4%	973.15%
지상층수	40층	35-38층
지하층수	9층	9층

표 4 용산역 전면 2구역 개요

서울시 용산구 한강대로 69번지에 위치한 도시환경 정비사업 용산역 전면 제2구역은 2006년 1월 도시환경 정비구역으로 결정되어 2007년 9월 사업 시행 인가를 받았으나, 사건이 발생하면서 동결되었다가 2012년 11월 사업 시행 변경 인가를 받아서 다시 추진되었다. 이후 2014년 3월 착공 시작하여, 2017년 7월 용산 푸르시오 써밋이 개장하여 8월부터 입주하였다(그림 11). 실시간 에너지 모니터링 시스템, 친환경 DNA필터, 난방에너지 절감 시스템, LED 조명 등 그린을 모티브로 한 5가지 핵심 키워드로 조합된 그린 프리미엄 전략을 내세웠다.



그림 11 용산 푸르시오 써밋

■ 블록

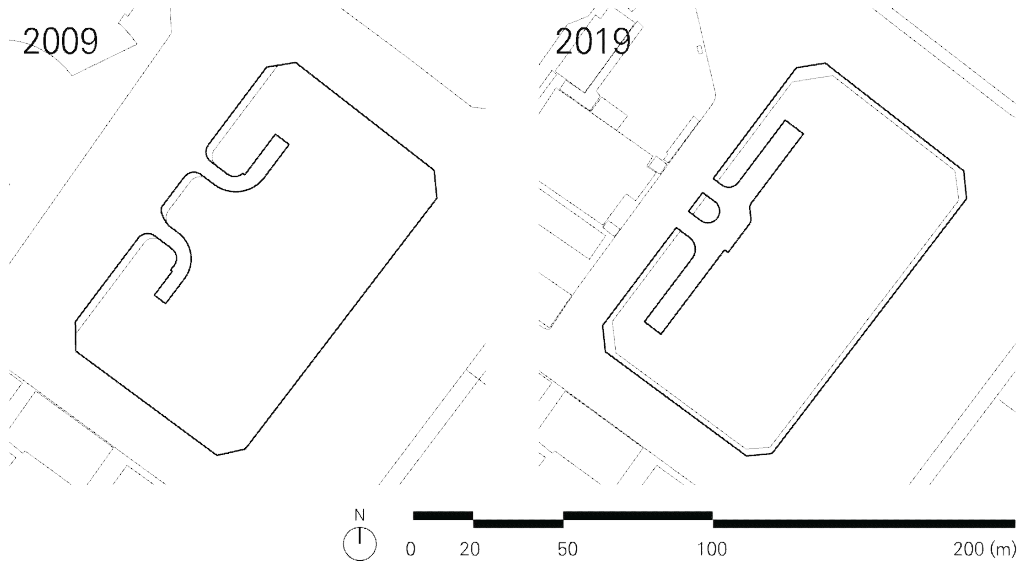


그림 12 용산역 전면 2구역 블록 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
블록	필지군	토지 용도 유형	일반상업시설	일반상업시설
		규모	120x70, 8,400m ²	120x70, 8,400m ²
	건물군	용도	공동주택, 판매, 업무	공동주택, 판매, 업무
		규모	높이 150m이하, 연면적 83,000m ²	높이 150m이하, 연면적 83,000m ²
		배치	대로변 정면 배치	대로변 정면 배치

표 5 용산역 전면 2구역 블록(필지군, 건물군)

2009년 설계안에 따르면 일반상업지역 블록으로, 개발이 진행되면서 연면적 80,000m²이상의 대형 주상복합 건물이 블록 내 단일 건축물로써 들어섰다. 이는 한강대로변을 정면으로 배치하고 있으며, 이용자에게 건물군에 의해 인지되는 스케일이 매우 크게 작용한다(그림 12, 표 5).

2019년 설계안 또한 동일하게 진행되었다.

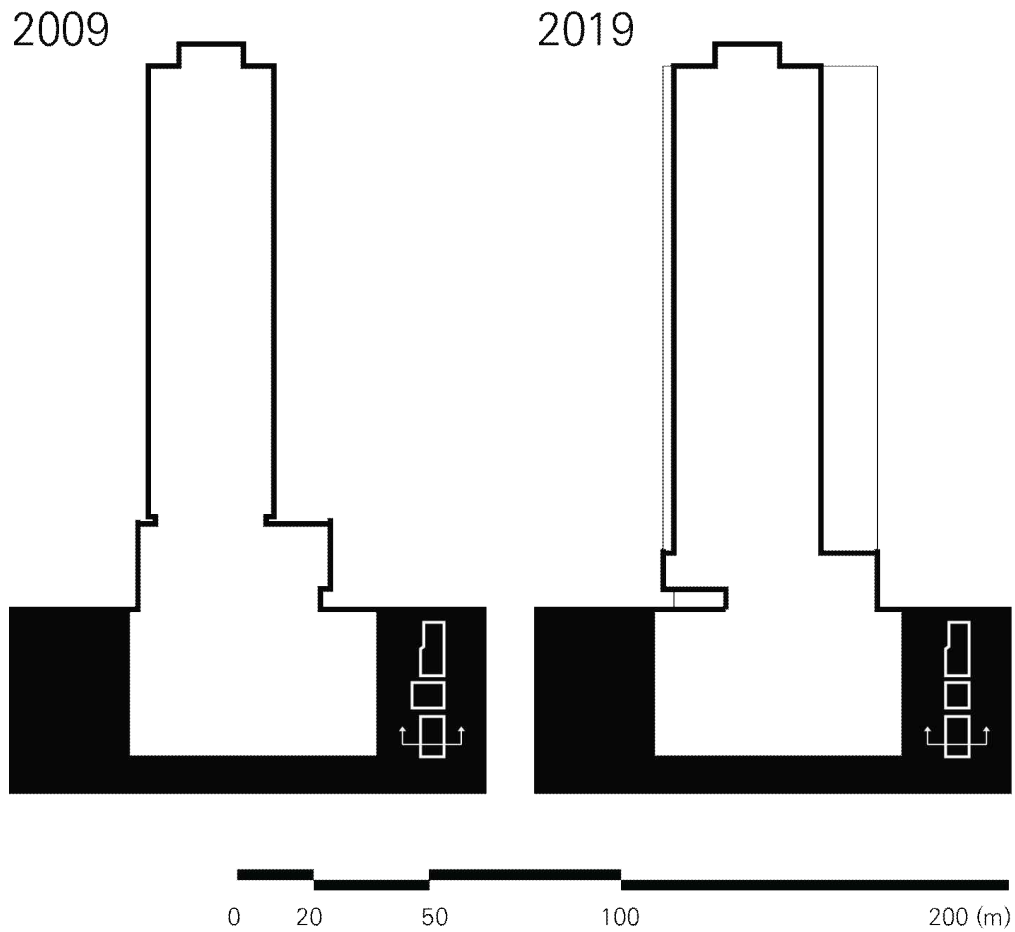


그림 13 용산역 전면 2구역 단면(보행환경)

대분류	소분류	내용	
		2009	2019
블록	가로체계	성격	판매시설 이용 및 업무 목적 보행
		보행환경	판매시설 이용 및 업무 목적 보행, 통과 보행
	Amenity	실내 공공보행통로, 악천후를 피할 수 있는 정면+배면부아케이드	블록을 관통하는 실외 공공보행통로, 정면부와 측면부 활용 가능한 오픈 스페이스, 악천후를 피할 수 있는 배면부 아케이드
		공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단	공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단

표 6 용산역 전면 2구역 블록(가로체계, 어메니티)

2009년 설계안에는 판매시설과 업무시설을 이용하기 위한 목적 보행의 성격이 강하게 나타나고, 정면과 배면부의 아케이드를 계획하여 악천후를 피할 수 있도록 계획하였다. 24시간 개방되는 실내 공공보행통로를

조성하여 이용자의 편의를 도모하고자 하였으나, 이용자의 접근과 시간적 연속성을 확보하는 데 다소 한정적일 수 있다고 판단된다. 배면에 용산역(1호선)과 정면에 신용산역(4호선)이 인접하게 위치하고 있고, 공개공지와 조경을 위한 화단이 분포되어 있다.

2019년 설계안에는 판매시설과 업무시설을 이용하기 위한 목적 보행뿐 아니라 블록을 관통하는 실외 공공보행통로가 들어서면서 통과 보행이 함께 발생하였다. 또한 배면부의 아케이드를 배치하여 악천후를 피할 수 있도록 계획하였고(그림 14), 블록의 정면에 조형물과 함께 파빌리온 형태로 조성된 벤치와 측면에 활용 가능한 공개공지 및 조경을 위한 화단이 분포되어 있어 이동객의 쉼터를 제공하고 있다(그림 15).



그림 14 배면 아케이드

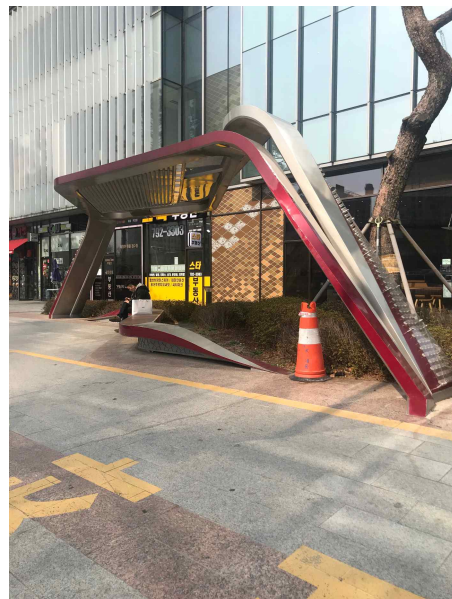


그림 15 정면 파빌리온 벤치

■ 대지



그림 16 용산역 전면 2구역 대지 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
대지	연접가로	규모	42m폭, 왕복7차선+버스전용차로2차선-한강대로30m폭, 왕복6차선-한강대로21길20m폭, 왕복5차선-한강대로23길	42m폭, 왕복7차선+버스전용차로2차선-한강대로22m폭, 왕복6차선-한강대로21길23m폭, 왕복5차선-한강대로23길
		식재 및 조경	공개공지, 화단	공개공지, 화단
		편의시설	휴게 및 위생시설	카페, 휴게 및 위생시설
		악천후 보행시설	1층부 필로티 공간	1층부 필로티 공간
	보행 집 동선	목적	판매, 업무시설 이용	판매, 업무시설 이용, 블록 통과
	차량 동선	지점요소	한강대로 21길에서 건축물 배면부로 진입	한강대로 21길에서 건축물 배면부로 진입
	건물 입지		유동인구가 가장 많은 한강대로변에 맞추어 배치	유동인구가 가장 많은 한강대로변에 맞추어 배치
	오픈 스페이스	가각부 광장	주출입구의 측면	주출입구의 측면
		대지 내 공지	주출입구의 정면과 측면	주출입구의 정면
		대지 내 조경	1구역과 면하는 북측	1구역과 면하는 북측

표 7 용산역 전면 2구역 대지

연접가로는 42m폭의 왕복 7차선에 중간에 버스 전용차로가 2차선 마련되어있는 한강대로와, 30m폭의 왕복 6차선인 한강대로21길, 20m폭의 왕복 5차선인 한강대로 23길로 구성되어 있다. 차량의 경우 한강대로 21

길에서 대지 배면으로 진입하여 유동인구 및 차량통행이 많은 한강대로
변에서 차량의 직접적인 진출입이 발생하지 않는다(그림 16, 표 7).

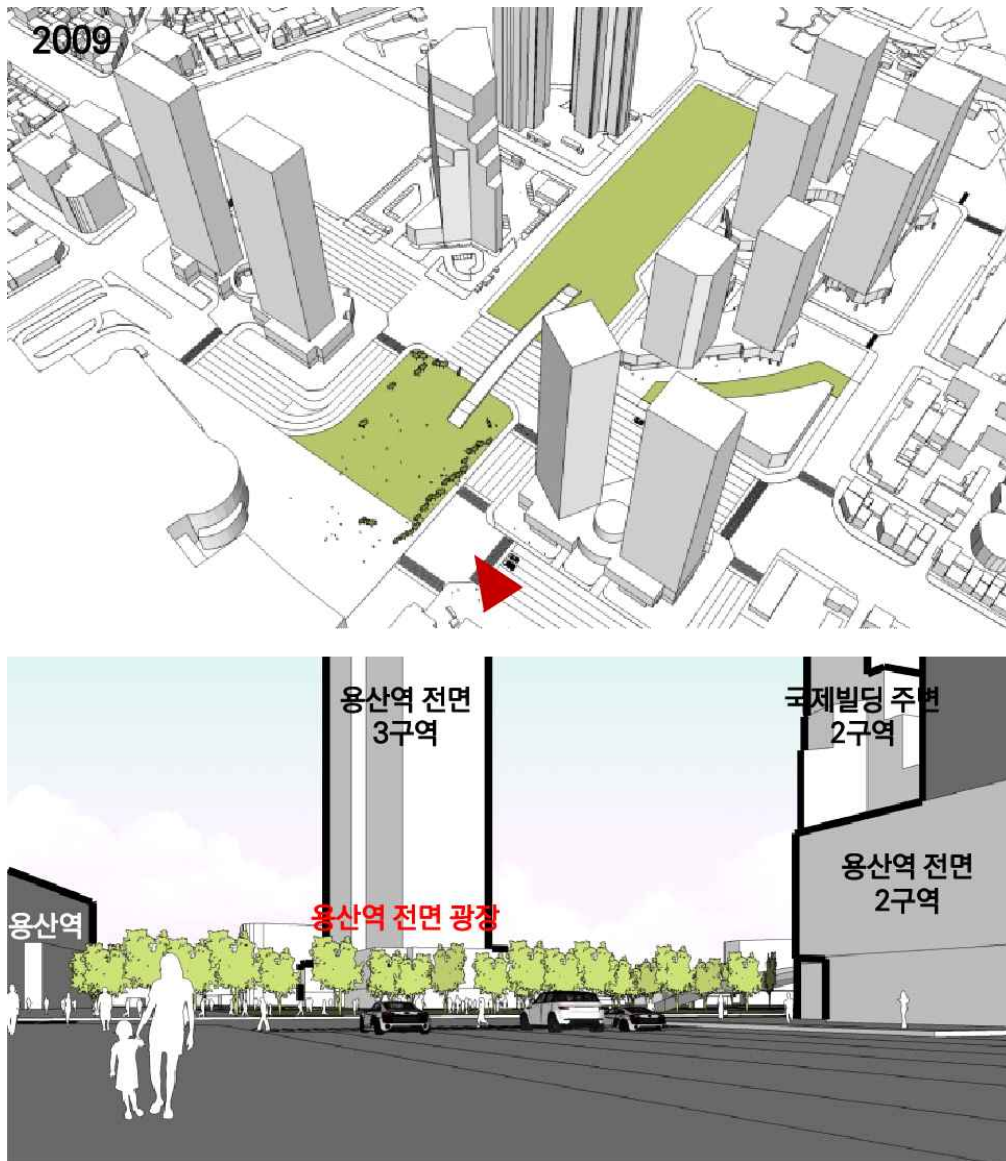


그림 17 용산역 전면 2구역 3D 이미지(연접가로 2009)

2009년 계획에 따라 작성한 연접가로의 삼차원 뷰를 살펴보면, 도심의
유동인구를 고려하여 보행 흐름에 방해가 되지 않도록 하고, 가로의 상
징적인 이미지 형성을 고려하여 주변 시설과 연계된 일체적 계획을 수립

하고자¹³⁾ 하였던 설계의도를 살펴볼 수 있다. 이로써 용산역 전면에 연결되는 공원을 배치하고 공원 아래로 지하차도를 조성하여 전면 2구역과 전면 3구역을 연결하고 있다(그림 17).

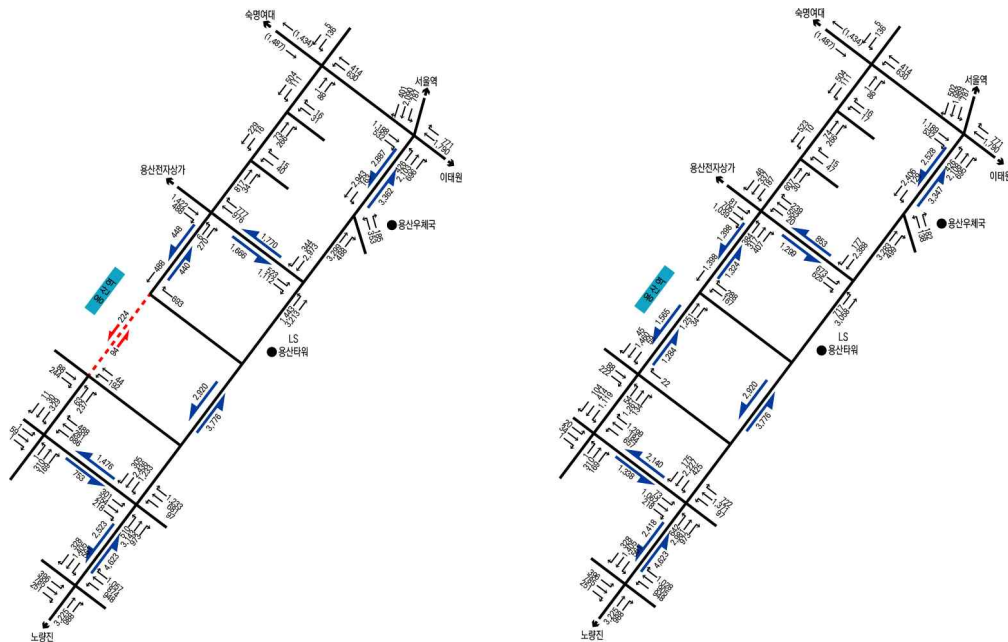


그림 18 용산역 전면 2구역 교통영향 분석 제작성

변경된 교통처리 계획에 따라 작성한 2019년의 삼차원 거리 뷰를 살펴보면, 용산역 전면에 지하차도가 계획될 경우, 한강대로 23길의 접근성 저하로 한강대로에 교통량이 집중되는 것으로 예측되어, 용산역 전면 지하차도를 폐지하고 지상화한 것을 알 수 있다. 이로써 집중 교통량을 분산시키고, 용산역 전면 녹지축 공원을 축소하여 도로를 직선화함으로써 용산역사 전면부의 원활한 차량소통을 유도하고 있다¹⁴⁾(그림 18, 그림 19).

13) 용산구청. (2007).

14) 용산구청. (2016).

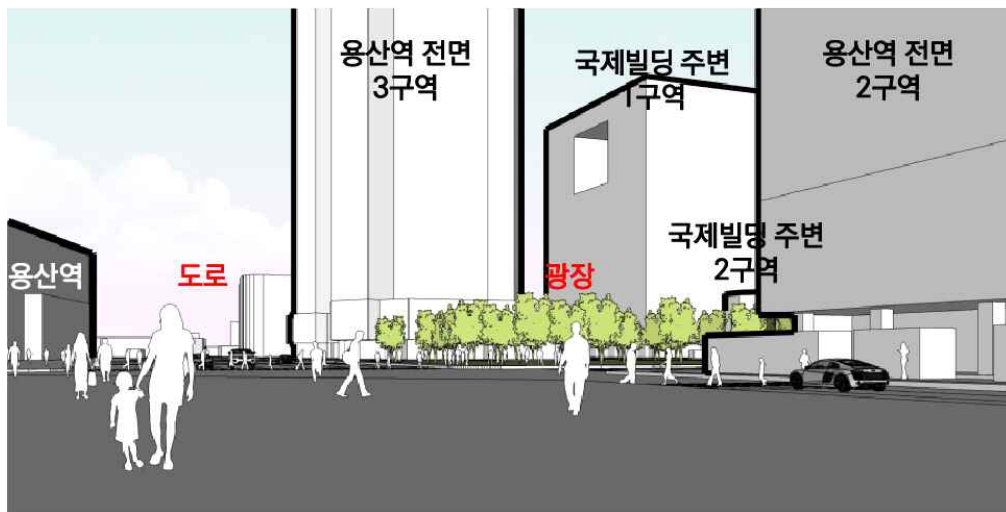
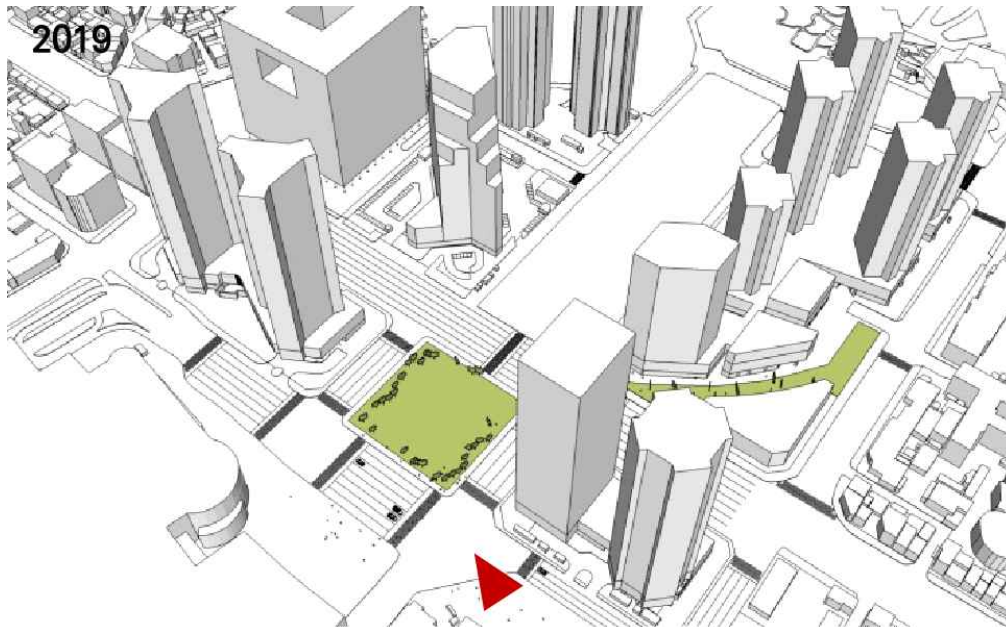


그림 19 용산역 전면 2구역 3D 이미지(연접가로 2019)

■ 건축물

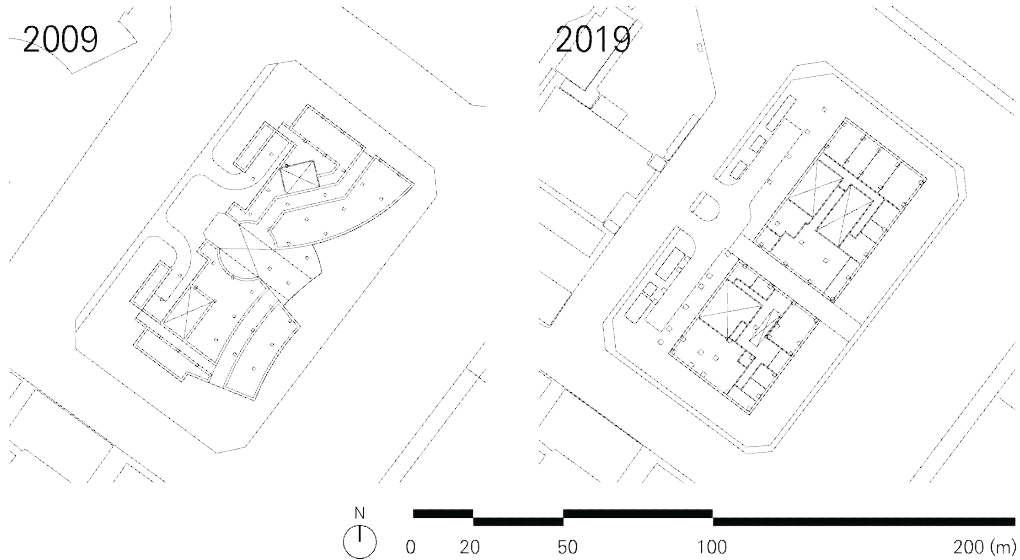


그림 20 용산역 전면 2구역 건축물 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
건축물	조형 계획	매싱	전체적으로 직선형 매싱에 곡선형 정면	직사각형 매싱
		조합요소	정면, 배면 아케이드	배면 아케이드
	공간구성	규모	3,836.41m ²	3,145.52m ²
		성격구분	건축물 정면과 측면 공적공간, 배면으로 사적공간 배치	건축물 정면과 측면 공적공간, 배면으로 사적공간 배치
		코어	사적 코어는 건축물 배면에 배치, 중심부 공적 코어 배치	사적 코어는 건축물 배면에 배치, 중심부 공적 코어 및 에스컬레이터 배치

표 8 용산역 전면 2구역 건축물(조형계획, 공간구성)

2009년 설계안의 건축물은 한강대로변을 정면으로 향하고 있다. 저층부의 주출입구 방향 또한 보행자의 접근이 용이한 한강대로변 방향으로 배치하였다. 주출입구의 입면을 안으로 밀어 넣어 입체적인 진입부를 만들었다. 매싱은 전체적으로 직선형에, 정면부를 곡선형으로 구성하였고 정면과 배면부 아케이드를 설치하였다. 공적 공간은 건축물의 정면과 측면에 조성하고 사적공간은 배면으로 계획하여 유동인구가 많은 한강대로변에서 맞닿지 않는 안쪽으로 배치하였다(그림 20, 표 8).

2019년의 설계안의 경우 또한, 2009년 설계안과 동일하게 정면과 주출입구의 방향은 한강대로변으로 위치한다. 매상은 직사각형으로 조성하였고, 특징적인 것은 2009년 설계안에 비해 건축물의 규모가 작아지고 오픈 스페이스의 면적이 확장된 것을 알 수 있다.

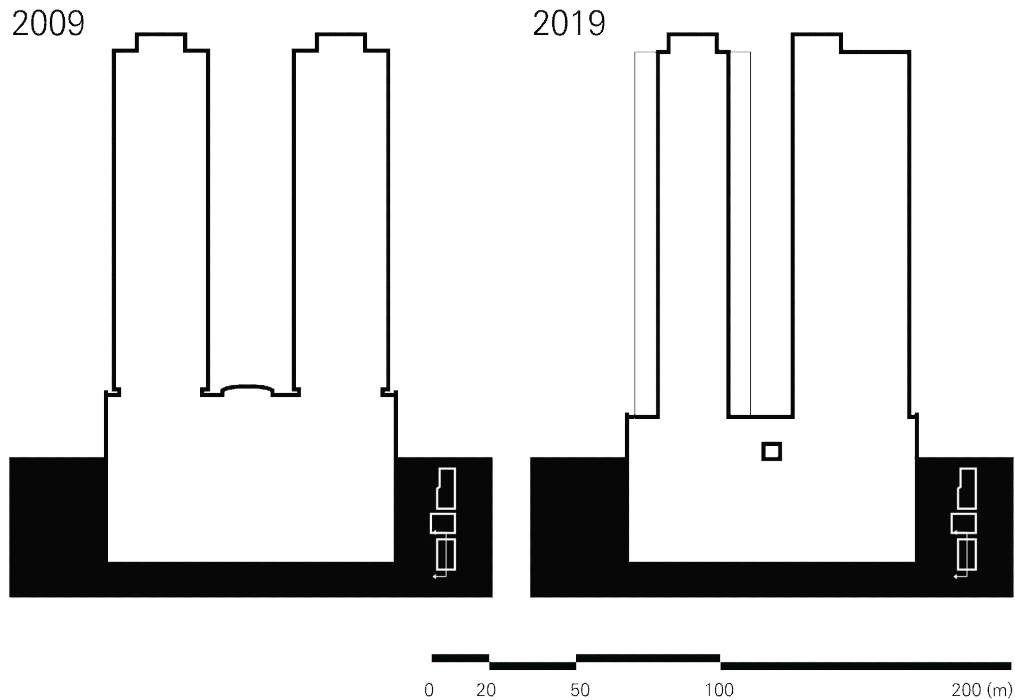


그림 21 용산역 전면 2구역 단면(수평연계시설)

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
건축물	프로그램	임대	판매, 사무실	판매, 사무실
		편의시설	화장실	카페, 화장실, 편의점
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	공용코어 및 에스컬레이터, 계단
		수평연계시설	출입구, 실내 공공보행통로	출입구, 공공보행통로
	개방여부		주간, 야간 개방	주간, 야간 개방

표 9 용산역 전면 2구역 건축물(프로그램, 동선, 개방여부)

2009년 설계안에서 저층부의 용도는 판매시설 사무실의 임대시설과 화장실 등의 편의시설이 구성되어 있다. 수직연계시설은 공용코어 및 에스컬레이터와 계단, 4호선 신용산역과 지하에서 연결되는 지하통로가 배

치되어 있고, 수평연계시설은 24시간 개방되는 실내 공공보행통로가 있다(그림 21, 표 9).

2019년 설계안에서는 단면과 3D이미지 및 현황 사진에서 확인할 수 있듯이 실외 공공보행통로가 조성되었고(그림 21, 그림 23, 그림 24 참고), 이는 2009년 설계안의 실내 공공보행통로 보다 이용에 자유롭다. 용산역에서 연결되는 전면광장이 미래 교통 분석을 근거로 폐지되면서 전면광장 아래의 지하차도도 함께 폐지되었으며, 이로써 전면 2구역에서 신용산역과 이어지는 지하통로가 사라졌다.



그림 22 용산역 전면 2구역 3D 이미지(수평연계시설 2009)

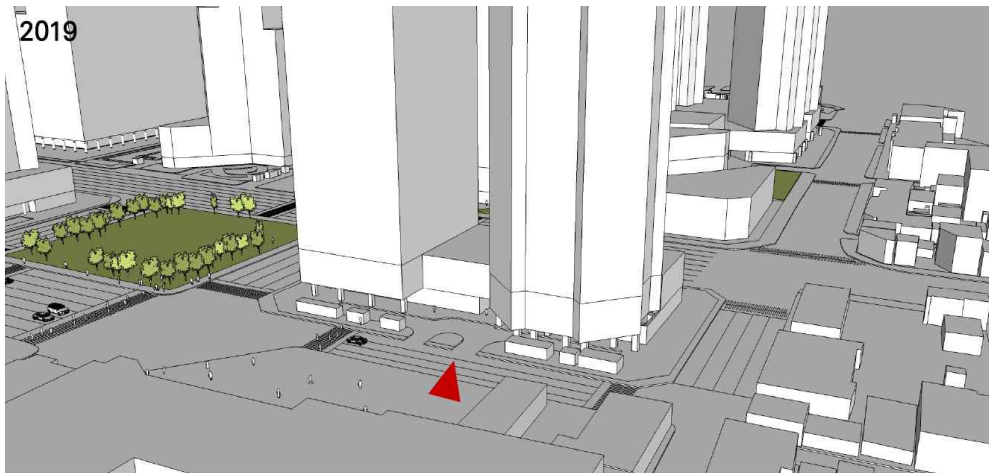


그림 23 용산역 전면 2구역 3D 이미지(수평연계시설 2019)



그림 24 실외공공보행통로

4.1.2. 3구역

■ 개요



그림 25 용산역 전면 3구역 개요

사업명	용산역 전면 제3구역 도시환경 정비사업 신축공사	
주소	서울시 용산구 한강대로 95	
허가년도	2007	
착공년도	2013	
준공년도	2017	
구분	신축	
	2009	2019
설계	해안건축	해안건축
시공	삼성물산	삼성물산
용도	공동주택, 업무, 판매시설	공동주택, 업무, 판매시설
대지면적	12,022.71m ²	12,022.71m ²
건축면적	5,965.66m ²	5,980.1m ²
건폐율	49.62%	49.74%
연면적	202,634.91m ²	205,550.89m ²
용적률	962.25%	992%
지상층수	40층	40층
지하층수	9층	9층

표 10 용산역 전면 3구역 개요

서울시 용산구 한강대로 95번지에 위치한 도시환경 정비사업 용산역 전면 제3구역은 용산역 전면 제2구역과 마찬가지로 2006년 1월 도시환경 정비구역으로 결정되어 2007년 9월 사업 시행 인가를 받았으나, 역시 사건이 발생하면서 동결되었다. 하지만 2구역보다 2년 빠른 2010년 11월 사업 시행 변경 인가를 받아서 다시 추진되었다. 이후 2012년 9월 착공을 시작하여, 2017년 5월 ‘래미안 용산 더 센트럴’이 개장하여 8월부터 입주하였다(그림 26). 단지설계의 의도는 자연과 사람이 함께할 수 있도록 숲, 건물, 광장의 조화를 통해 건축의 웅장함과 도시의 세련미를 더하고자 하였다. 또한 이용자별 출입구와 엘리베이터를 체계적으로 분리하여 보안을 강화하고, 주거, 업무, 쇼핑 및 판매시설을 한 곳에서 이용 가능하게 한 최고급 주상복합을 의도하였다.



그림 26 래미안 용산 더 센트럴

■ 블록

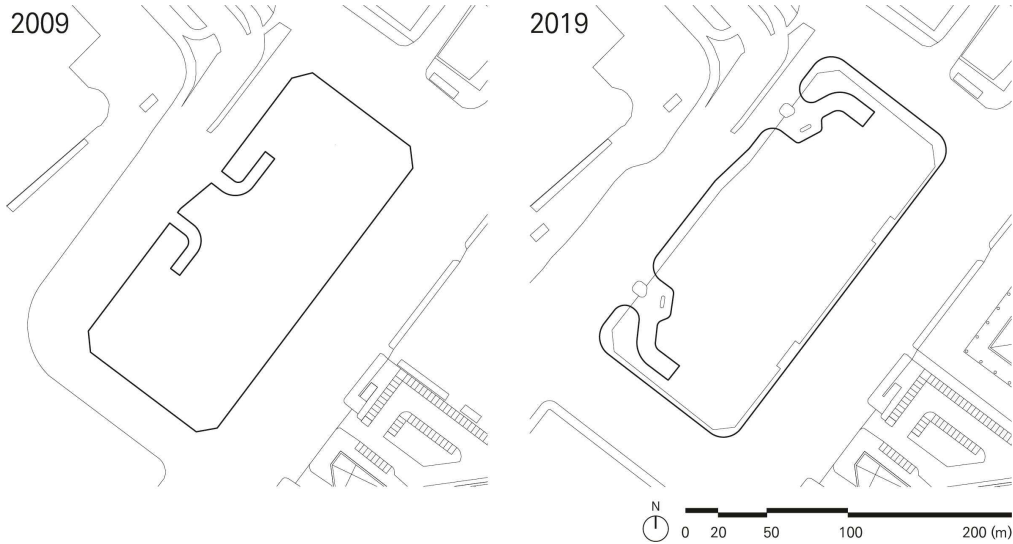


그림 27 용산역 전면 3구역 블록 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
블록	필지군	토지 용도 유형	일반상업시설	일반상업시설
		규모	185x95, 17,575m ²	185x95, 17,575m ²
	건물군	용도	공동주택, 판매, 업무	공동주택, 판매, 업무
		규모	높이 150m이하, 연면적 115,000m ²	높이 150m이하, 연면적 115,000m ²
		배치	대로변 정면 배치	대로변 정면 배치

표 11 용산역 전면 3구역 블록(필지군, 건물군)

2009년 설계안에 따르면 전면 2구역과 동일하게, 일반상업지역 블록으로, 개발이 진행되면서 연면적 115,000m²이상의 대형 주상복합 건물이 블록 내 단일 건축물로써 들어섰다. 이는 한강대로변을 정면으로 배치하고 있으며, 이 또한 이용자에게 건물군에 의해 인지되는 스케일이 매우 크게 작용한다(그림 27, 표 11).

2019년 설계안 또한 동일하게 진행되었다.

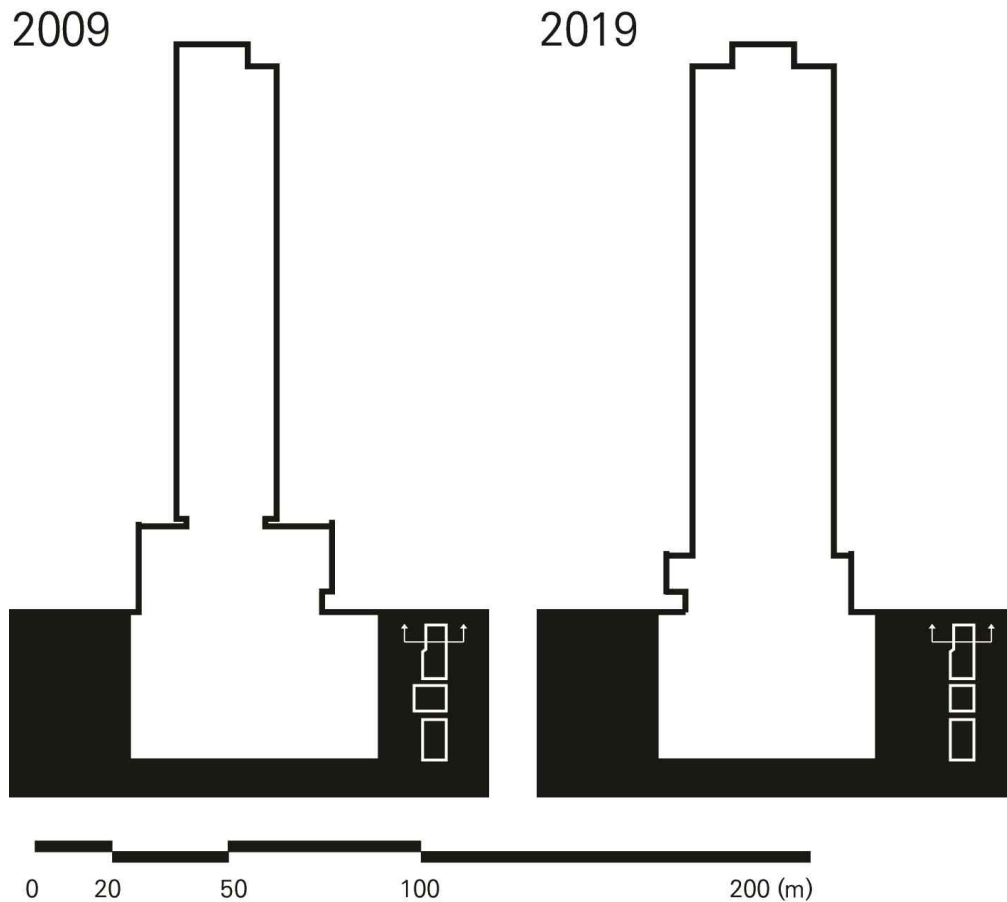


그림 28 용산역 전면 3구역 단면(보행환경)

대분류	소분류	성격	내용	
			2009	2019
블록	가로체계	성격	판매시설 이용 및 업무 목적 보행, 통과보행	판매시설 이용 및 업무 목적 보행, 통과 보행
		보행환경	블록을 관통하는 실외 공공보행통로, 악천후를 피할 수 있는 정면부 아케이드	블록을 관통하는 실외 공공보행통로, 정면부 활용 가능한 오픈 스페이스, 악천후를 피할 수 있는 배면부 아케이드
	Amenity		공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단	공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단

표 12 용산역 전면 3구역 블록(가로체계, 어메니티)

2009년 설계안에는 판매시설과 업무시설을 이용하기 위한 목적 보행 및 블록을 관통하여 용산역 전면으로 이르는 실외 공공 보행통로로 통과보행이 나타난다. 정면부의 아케이드는 악천후를 피할 수 있도록 계획되었

다. 2구역과 마찬가지로 배면에 용산역(1호선)과 정면에 신용산역(4호선)이 인접하게 위치하고 있고, 공개공지와 조경을 위한 화단이 분포되어 있다(그림 28, 표 12).

2019년 설계안에는, 정면부에 위치하였던 아케이드를 후면부로 조성하였고(그림 29), 용산역 전면 2구역과 달리 건축물 정면부에 독립적인 휴식 공간이 아닌, 화단과 함께 벤치가 조성되어 있다(그림 30).



그림 29 후면부 아케이드



그림 30 화단과 벤치

■ 대지

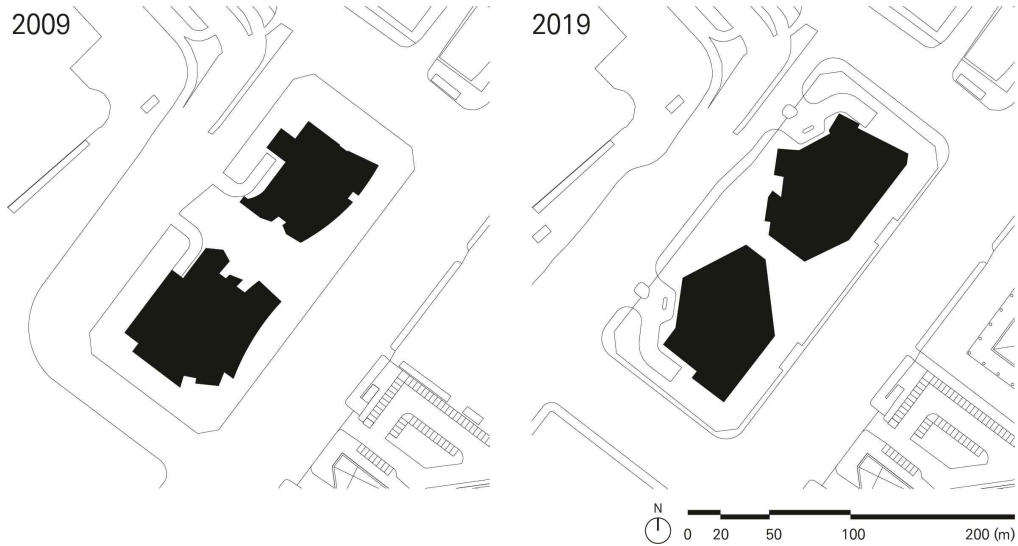


그림 31 용산역 전면 3구역 대지 변화

대분류	소분류	내용	
		2009	2019
대지	연접가로	규모	42m폭, 왕복7차선+버스전용차로2차선-한강대로 30m폭, 왕복6차선-한강대로23길 20m폭, 왕복5차선-한강대로29길
		식재 및 조경	공개공지, 화단
		주차 및 차량	택시전용차로 1차선-한강대로23길, 한강대로29길
		편의시설	휴게 및 위생시설
		악천후 보행시설	1층부 필로티 공간
	보행 접근 동선	목적	판매, 업무시설 이용, 블록 통과
		외부 연계시설	신용산역(4호선) 4번출구
	차량 동선	지점요소	한강대로 23길에서 건축물 배면부로 진입
	건물 입지		유동인구가 가장 많은 한강대로변에 맞추어 배치
	오픈 스페이스	가각부 광장	주출입구의 측면
		대지 내 공지	주출입구의 측면
		대지 내 조경	한강대로와 면하는 정면

표 13 용산역 전면 3구역 대지

2009년 설계안의 연접가로는 42m폭의 왕복 7차선에 중간에 버스 전

용차로가 2차선 마련되어있는 한강대로와, 30m폭의 왕복 6차선인 한강대로23길, 20m폭의 왕복 5차선인 한강대로 29길로 구성되어 있다. 차량의 경우 한강대로 23길에서 대지 배면으로 진입하여 유동인구 및 차량통행이 많은 한강대로변에서 차량의 직접적인 진출입이 발생하지 않는다(그림 31, 표 13).

2019년 설계안의 연결가로의 변화는 용산역 전면 광장으로 인해 우회하던 한강대로23길이, 광장이 분리되면서 25m폭의 왕복6차선에 버스전용차로 1차선 및 택시전용차로 1차선으로 조성되었다는 점이다. 이는 용산역 전면 제2구역까지 직접적으로 연결된다(그림 19).

■ 건축물

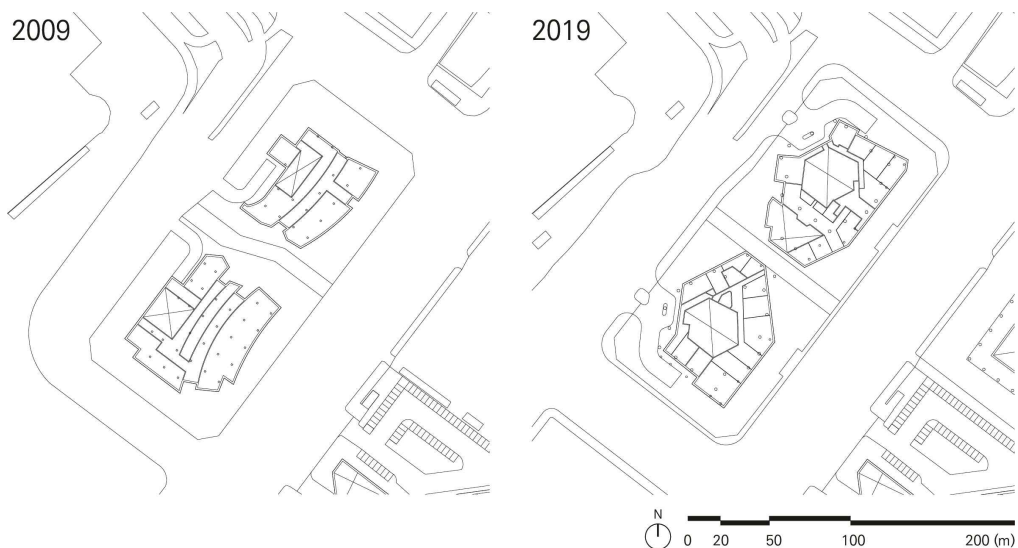


그림 32 용산역 전면 3구역 건축물 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
건축물	조형 계획	매싱	저체적으로 직선형 매싱에 곡선형 정면	저체적으로 직선인 다각형 매싱
		조합요소	정면 아케이드	배면 아케이드, 아프리움
	공간구성	규모	4,297.89m ²	4,804.05m ²
		성격구분	건축물 정면과 내부 통로식 공적공간, 배면으로 사적공간 배치	건축물 사방으로 공적공간, 건축물 내부 중앙에 사적공간 배치

대분류	소분류	내용	
		2009	2019
건축물	코어	측면부 외부 에스컬레이터 및 계단. 사적코어는 건축물 배면에 배치	사적코어는 건축물 중심에 배치. 공적코어는 사적코어를 각싸고 건축물 중심에 배치. 측면부 에스컬레이터 배치

표 14 용산역 전면 3구역 건축물(조형계획, 공간구성)

2009년 설계안의 건축물은 한강대로변을 정면으로 향하고 있다. 저층부의 주출입구 방향 또한 보행자의 접근이 용이한 한강대로변 방향으로 배치하였다. 매싱은 전체적으로 직선형에, 정면부를 곡선형으로 조성하였고 정면부 아케이드를 설치하여 있다. 공적 공간은 건축물의 정면과 내부에 통로식으로 조성하고 사적공간은 배면으로 계획하여 유동인구가 많은 한강대로변에서 맞닿지 않는 안쪽으로 배치하였다(그림 32, 표 14). 특징적인 것은 건축물 저층부의 두 동이 원형의 브릿지로 연결되어 있다는 점이다(그림 33).

2019년의 설계안의 경우 또한, 2009년 설계안과 동일하게 정면과 주출입구의 방향은 한강대로변으로 위치한다. 직선의 다각형 매싱에 내부 아트리움이 형성되었다. 2009년 설계안에서 원형의 브릿지가 사라지고 간격이 좁아지면서 건축물의 면적이 넓어진 것을 알 수 있다.

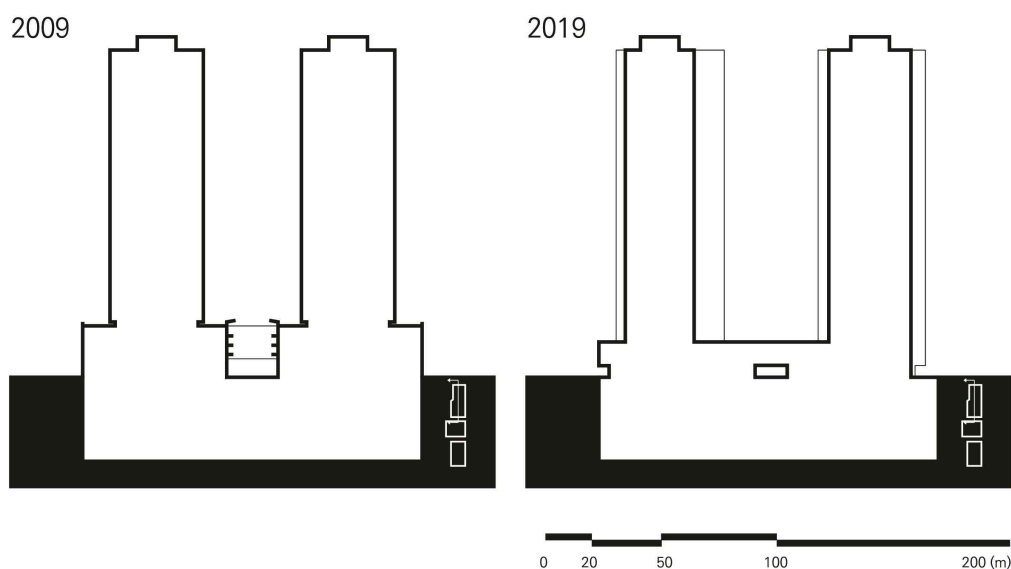


그림 33 용산역 전면 3구역 단면(수평연계시설)

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
건축물	프로그램	임대	판매, 사무실	판매, 사무실
		편의시설	화장실	카페, 화장실, 편의점
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결
		수평연계시설	출입구, 실내 공공보행통로, 브릿지	출입구, 공공보행통로
	개방여부		주간, 야간 개방	주간, 야간 개방

표 15 용산역 전면 3구역 건축물(프로그램, 동선, 개방여부)

2009년 설계안에서 저층부의 용도는 판매시설 사무실의 임대시설과 화장실 등의 편의시설이 구성되어 있다. 수직연계시설은 공용코어 및 에스컬레이터와 계단이 배치되어 있고, 4호선 신용산역과 지하에서 직접적으로 연결된다. 수평연계시설은 실외 공공보행통로 및 원형 브릿지가 있다(그림 33, 표 15).

2019년 설계안에서는 신용산역과 떨어져있는 전면 2구역과 달리, 인접하고 있어 지하차도의 폐지와 상관없이 지하2층에서 직접적으로 연결된다. 또한 단면에서 확인할 수 있듯이 원형 브릿지가 사라지고 실외 공공보행통로만 조성되었다(그림 34).



그림 34 실외공공보행통로

4.2. 도시환경 정비사업 국제빌딩 주변

4.2.1. 1구역

■ 개요

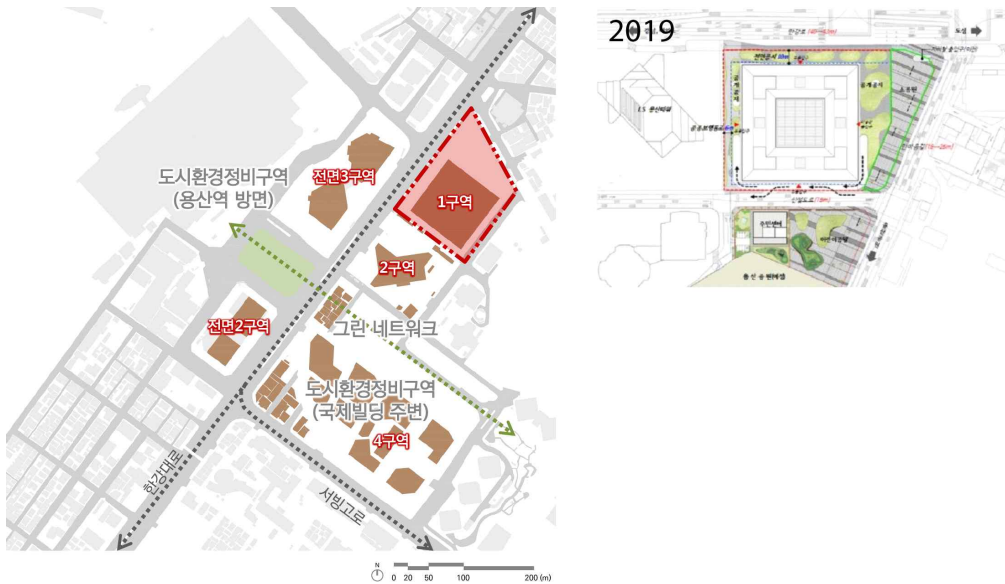


그림 35 국제빌딩 주변 1구역 개요

사업명	국제빌딩 주변 제1구역 도시환경 정비사업 신축공사
주소	서울시 용산구 한강로2가 185-1 일대
허가년도	2013
착공년도	2014
준공년도	2017
구분	신축
	2019
설계	데이비드 치퍼필드(David chipperfield)
시공	현대건설
용도	업무, 판매, 전시시설
대지면적	26,891.6m ²
건축면적	8,689.63m ²
연면적	59.94%
용적률	188,902.07m ²
지상층수	874.8%
지하층수	22층

표 16 국제빌딩 주변 1구역 개요

서울시 용산구 한강로2가 185-1번지 일대의 도시환경 정비사업 국제 빌딩 주변 제1구역은 2006년 4월 도시환경 정비구역으로 결정되었다. 앞서 분석한 용산역 전면 제2, 3구역이 2006년 1월 구역결정 고시되고 같은 해 6월 조합설립추진위원회의 승인이 난 것에 비해 더 빠르게 승인이 났지만, (주)태평양에서 본사 건물에 인접하여 고층건물이 들어서는 것을 방지하기 위하여 1구역 부지(27필지) 중 9필지를 매입하여 1구역 단독으로 빠른 사업 추진이 불가능한 문제점이 있었다.¹⁵⁾ 더불어 사업 시행 인가를 받기 전 발생한 참사로 2010년 12월 조합설립추진위원회가 해산되면서 보도된 바에 의하면 진행된 계획이 전무하다. 이후 2013년 2월 사업시행인가를 받아 2014년 8월 착공을 시작하였고, 2017년 10월 ‘아모레 퍼시픽 본사’가 개장하였다(그림 36).¹⁶⁾ 주변의 40층 규모의 타 건축물에 비해 다소 낮은 높이(110m, 22층)로 높이를 줄이는 대신 덩어리감에 집중했다는 데이비드 치퍼필드의 생각이 돋보이는 건축물이다. 주 출입구인 남동쪽입구에 별다른 표식을 하지 않고, 대신 외부와 내부 사이에 전이공간을 둘러 모두에게 열린 공간을 조성하고 있다.



그림 36 아모레 퍼시픽 본사

15) 용산구청. (2010).

16) 데이비드 치퍼필드 홈페이지.

■ 블록

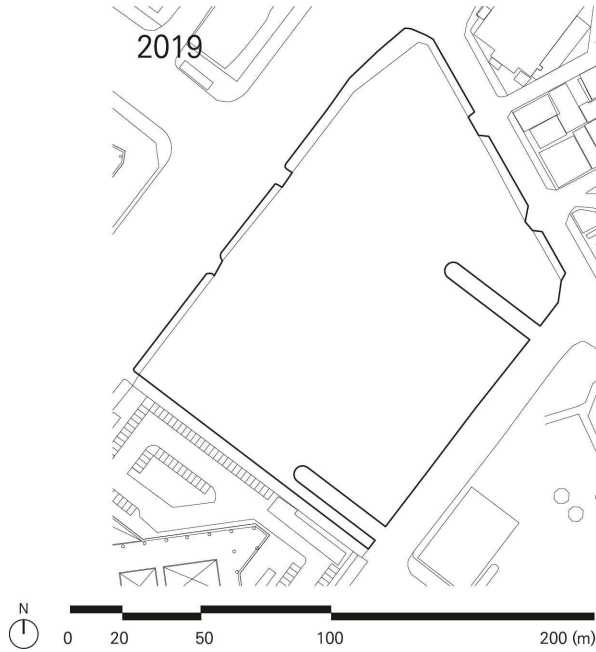


그림 37 국제빌딩 주변 1구역 블록

대분류	소분류		내용
			2019
블록	필지군	토지 용도 유형	일반상업시설
		규모	120x140~190(사다리꼴), 19,800m ²
	건물군	용도	판매, 업무, 전시시설
		규모	높이 110m, 연면적 189,000m ²
		배치	대로변 배면 배치

표 17 국제빌딩 주변 1구역 블록(필지군, 건물군)

2019년 설계안에 따르면 국제빌딩 주변 1구역은 일반상업지역 블록으로, 연면적 19,800m²이상의 복합시설이 블록 내 단일 건축물로써 들어섰다. 이는 한강대로변을 정면으로 배치하고 있는 것처럼 보이나, 실제 정문은 한강대로변의 배면(남동쪽)으로 향후 반환될 용산 미군기지와 면해 있고, 이웃한 곳에 기부채납한 주민센터와 마주하고 있다(그림 37, 표 17).

2019

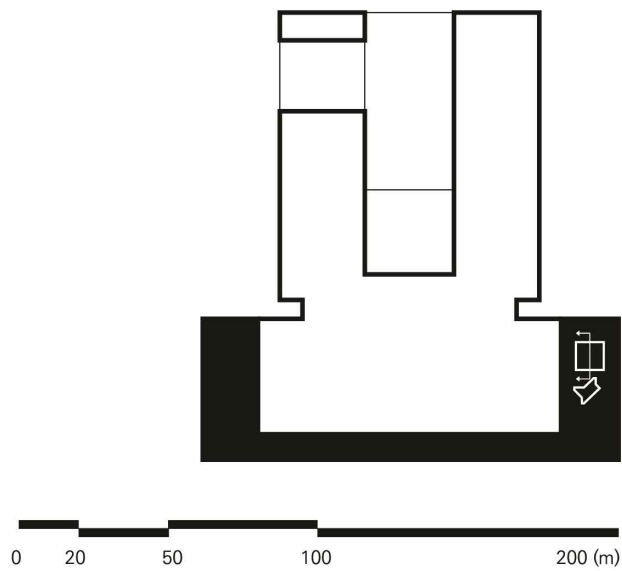


그림 38 국제빌딩 주변 1구역 단면(보행환경)

대분류	소분류		내용
			2019
블록	가로체계	성격	판매, 전시시설 이용 및 업무적 목적 보행
		보행환경	측면부 활용가능한 오픈 스페이스, 악천후를 피할 수 있는 건물 외곽 전체 아케이드, 측면부 보행로
	Amenity		공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단

표 18 국제빌딩 주변 1구역 블록(가로체계, 어매니티)

판매시설과 전시시설 및 업무시설을 이용하기 위한 목적 보행이 일어나고, 건물 저층부 외곽에 전체적으로 아케이드가 형성되어 있어, 악천후를 피하거나 전이공간으로써 역할을 다하고 있다(그림 38, 표 18). 공공 보행통로로 명시되어 있지는 않지만, 국제빌딩 주변 2구역과 사이에 자체적으로 블록을 관통하는 보행로를 조성하고 있다.

■ 대지

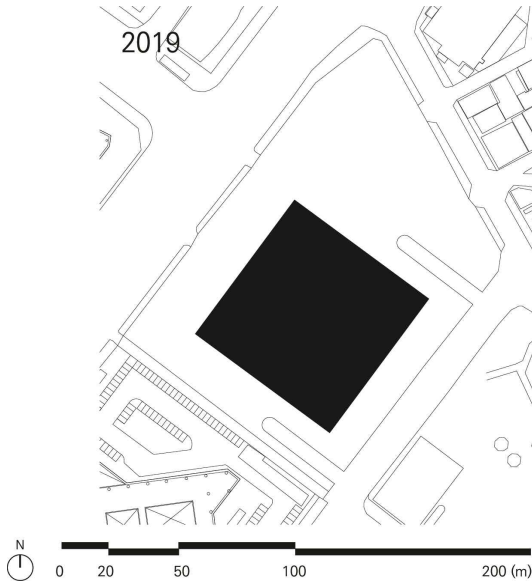


그림 39 국제빌딩 주변 1구역 대지

대분류	소분류		내용
			2019
대지	연접가로	규모	42m폭, 왕복7차선+버스전용차로2차선-한강대로 18m폭, 왕복4차선+주차1차선-한강대로38길 10m폭, 왕복3차선-한강대로38나길
		식재 및 조경	공개공지, 가로공원, 화단
		편의시설	카페, 휴게 및 위생시설
		약천후 보행시설	1층부 필로티 공간
	보행 접근 동선	목적	판매, 전시, 업무시설 이용
		외부 연계시설	신용산역(4호선) 1번 출구
	차량 동선	지점요소	한강대로 38나길에서 건축물 정면부로 진입
	건물 입지		한강대로변이 배면이지만 정확한 대칭형 구조로 한강대로변의 많은 유동인구를 받아줌
	오픈 스페이스	가각부 광장	주출입구의 측면
		대지 내 공지	주출입구의 측면
		대지 내 조경	주출입구의 배면

표 19 국제빌딩 주변 1구역 대지

연접가로는 42m폭의 왕복 7차선에 중간에 버스 전용차로가 2차선 마련되어있는 한강대로와, 18m폭의 왕복 4차선인 한강대로38길, 10m폭의 왕복 3차선인 한강대로 38나길로 구성되어 있다. 차량의 경우 한강대로 38나길에서 대지 정면으로 진입하지만 대다수의 유동인구가 대지 배면인 한강대로변에서 유입하므로 보행동선과 충돌하지 않는다. 건물은 건

축주의 지침대로 대로변이 아닌, 한강대로 38나길을 정면으로 두고 있지만 정확한 대칭형 구조로 정문의 위계가 두드러지지 않아 정면과 배면의 괴리감을 형성하고 있지 않다(그림 39, 표 19).

■ 건축물

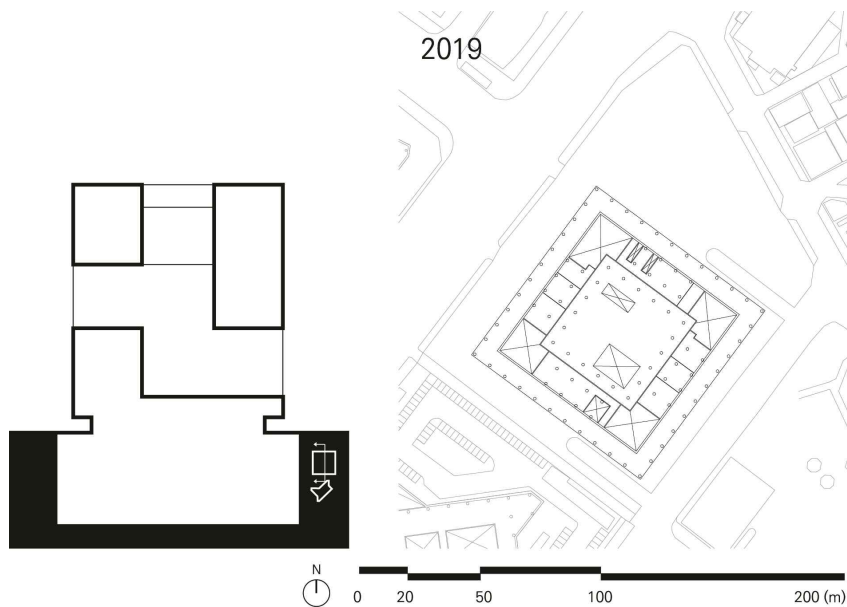


그림 40 국제빌딩 주변 1구역 건축물(조형계획)

대분류	소분류		내용
			2019
건축물	조형 계획	매싱	중심에 보이드를 둔 정사각형 매싱, 단차
		조합요소	외곽 아케이드, 아트리움
	공간구성	규모	8,300.53m ²
		성격구분	건축물 사방으로 공적공간, 건축물 내부 중앙에 사적 공간 배치
		코어	사적코어는 건축물 측면에 배치, 공적코어는 건축물 중심에 배치

표 20 국제빌딩 주변 1구역 건축물(조형계획, 공간구성)

중심에 보이드를 둔 대칭형의 정사각형 매싱이다. 건축물 저층부 외곽에 전체적으로 아케이드를 배치하여 전이공간을 형성하고 있다(그림 40, 표 20). 타구역에서 나타나지 않았던 단차를 이용하여 보행자와 방문자의 공간을 구분하고 있다(그림 41). 공적 공간은 건축물의 사방으로 조

성하고 사적공간은 내부 중앙에 배치하였고, 아프리움 중심에 공적코어를 두어 이용자에게 개방감을 주고 편의를 도모하였다.

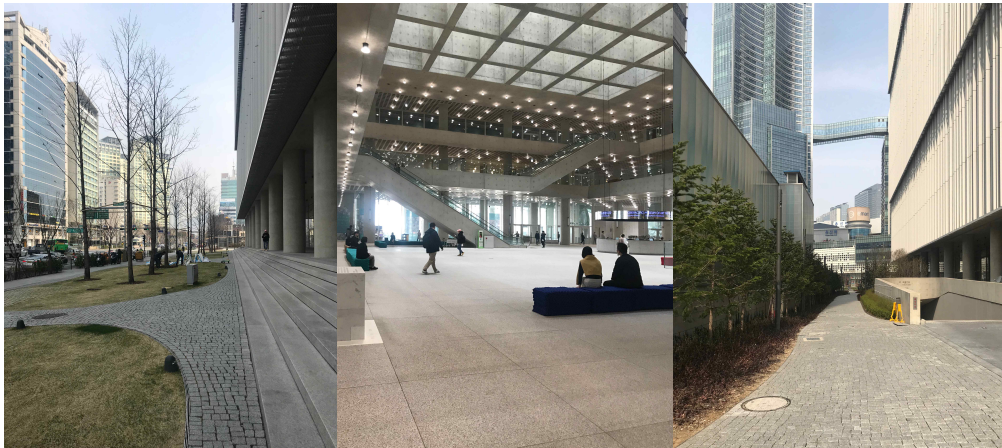


그림 41 공간 분리

그림 42 내부 아프리움

그림 43 사이 보행로

대분류	소분류		내용
			2019
건축물	프로그램	임대	판매, 사무실
		편의시설	아프리움, 카페, 화장실
		문화시설	도서관
		공공전시시설	전시관
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결
		수평연계시설	출입구
	개방여부		주간, 야간 개방

표 21 국제빌딩 주변 1구역 건축물(프로그램, 동선, 개방여부)

저층부의 용도는 과거 높은 판매시설 의존도를 보이는 계획안들과 달리, 판매시설 뿐 아니라 아프리움, 도서관 및 공공전시시설이 함께 조성되어 있다(표 21). 특히, 로비에서 3층까지 연결되는 18m 층고의 아프리움은 사용자들에게 개방감을 준다(그림 42). 수직연계시설은 공용코어 및 에스컬레이터와 계단, 4호선 신용산역과 연결되는 지하통로가 배치되어 있고, 수평연계시설은 출입구와 따로 공공보행통로가 명명되어 있지 않으나, 아모레퍼시픽 본사건물이 들어서면서 국제빌딩 주변 2구역과의 경계에 보행로가 조성되었다(그림 43).

4.2.2. 2구역

■ 개요



그림 44 국제빌딩 주변 2구역 개요

사업명	국제빌딩 주변 제2구역 도시환경 정비사업
주소	서울시 용산구 한강로2가 191일대
준공년도	1984
리모델링	2008
개장년도	2010
구분	존치
	2019
설계	알 수 없음
시공	알 수 없음
용도	근생, 업무, 판매시설
대지면적	11,748.7m ²
건축면적	3,738.11m ²
건폐율	31.94%
연면적	105,500.72m ²
용적률	600.07%
지상층수	28층
지하층수	9층

표 22 국제빌딩 주변 2구역 개요

서울시 용산구 한강로2가 191번지 일대의 도시환경 정비사업 국제빌딩 주변 제2구역은 1984년 준공되어 2006년 도시환경 정비구역으로 결정되었다. 대상지 내 유일한 존치 구역으로써 1984년 국제그룹 사옥인 국제센터빌딩으로 지어져, 같은 해 ‘서울에서 가장 아름다운 건물’로 선정되었다. 2002년 이랜드가 최대주주가 되었으나, 2006년 LS그룹이 건물을 인수하면서 2007년 LS용산타워라는 이름으로 재개장하였다. 2008년 리모델링을 시작하여 2010년 준공식이 열렸다.



그림 45 LS용산타워

■ 블록

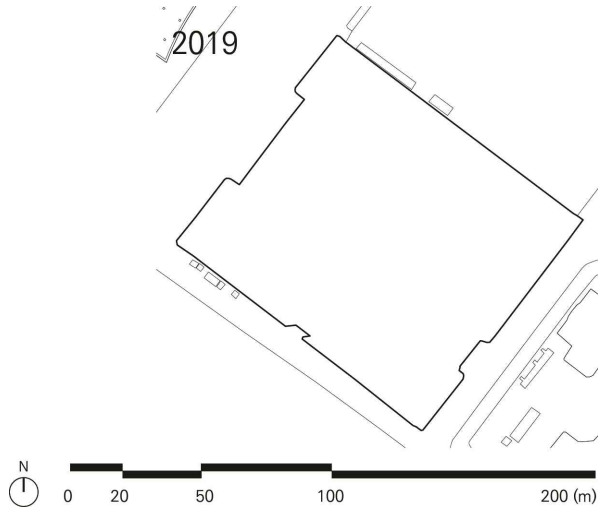


그림 46 국제빌딩 주변 2구역 블록

대분류	소분류		내용
			2019
블록	필지군	토지 용도 유형	일반상업시설
		규모	120x110, 13,200m ²
	건물군	용도	판매, 업무시설
		규모	높이 150m, 연면적 105,500m ²
		배치	대로변 측면 배치, 남향 배치
	가로체계	성격	판매시설 이용 및 업무적 목적 보행
		보행환경	지상 주차장으로 인해 보행 단절
	Amenity		공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 주차장, 화단, 벤치

표 23 국제빌딩 주변 2구역 블록

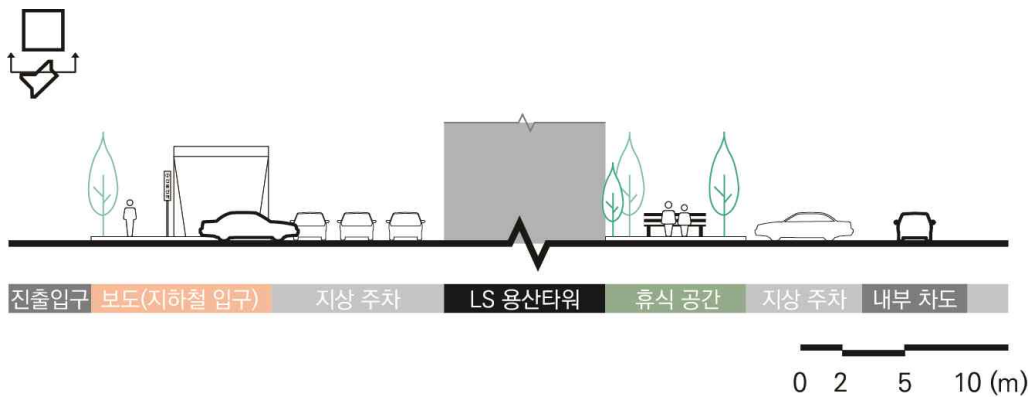


그림 47 국제빌딩 주변 2구역 단면(가로체계, 어매니티)



그림 48 국제빌딩 주변 2구역 지상주차장

국제빌딩 주변 2구역은 일반상업지역 블록으로, 연면적 13,200m²이상의 업무시설이 블록 내 단일 건축물로써 들어섰다(그림 46, 표 23). 이는 한강대로변에서 기울어진 채 남향으로 배치하고 있다. 30년이 넘는 건물로 휴식 공간이 조성되어 있어 건물 이용자들의 편의를 도모하고 있다(그림 47) 하지만 대상지 내 유일하게 지상 주차장 때문에 보행의 불편함을 유발하고 있다(그림 48).

■ 대지

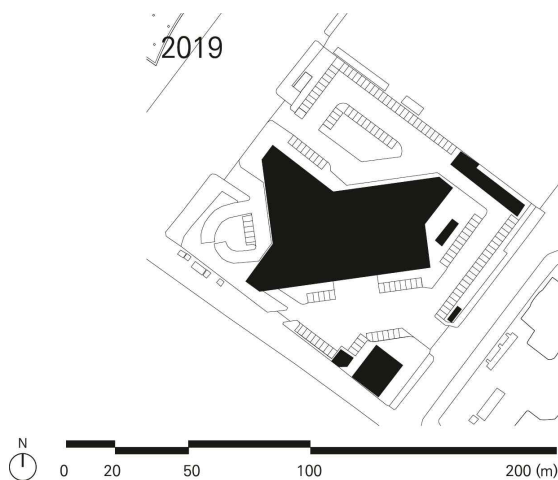


그림 49 국제빌딩 주변 2구역 대지

대분류	소분류		내용
			2019
대지	연접가로	규모	42m폭, 왕복 7차선+버스전용차로 2차선-한강대로 10m폭, 왕복 3차선-한강대로 38나길 8m폭, 단일차선+주차 1차선-한강대로 30길
		식재 및 조경	공개공지, 화단
		주차 및 차량	주차 1차선-한강대로 30길
		편의시설	휴게 및 위생시설
	보행 접근 동선	목적	판매, 업무시설 이용
		외부 연계시설	신용산역(4호선) 2번 출구
	차량 동선	지점요소	한강대로에서 건축물 측면부로 진입, 지상주차의 경우 한강대로, 한강대로 38나길 이용
	건물 입지		유동인구가 가장 많은 한강대로변에 남향으로 기울여 배치
	오픈 스페이스	대지 내 공지	주출입구의 측면
		대지 내 조경	주출입구의 정면

표 24 국제빌딩 주변 2구역 대지

연접가로는 42m폭의 왕복 7차선에 중간에 버스 전용차로가 2차선 마련되어있는 한강대로와, 10m폭의 왕복 3차선인 한강대로38나길, 단일차선과 주차공간으로 쓰이는 1차선인 8m폭의 한강대로30길로 구성되어 있다. 건축물 북측의 주차공간과 건축물 사이에 조경이 섬처럼 위치하고 있다. 차량 동선의 경우 한강대로에서 건축물 측면으로 진입하고, 지상주차 공간으로 인해 보행 동선과 충돌하는 양상을 보인다(그림 49, 표 24).

■ 건축물

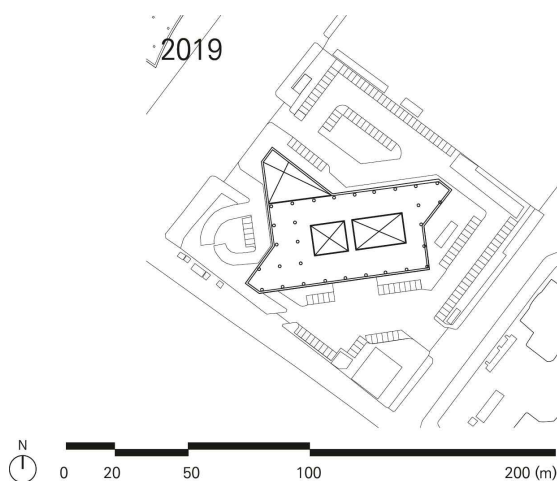


그림 50 국제빌딩 주변 2구역 건축물

대분류	소분류		내용
			2019
건축물	조형 계획	매싱	전체적으로 직선인 다각형 매싱
		조합요소	측면 휴게공간
	공간구성	규모	3,143.96m ²
		성격구분	건축물 사방으로 공적공간, 건축물 내부 중앙에 사적 공간 배치
		코어	건축물 중심에 배치
		보이드 공간	측면부 아프리움
	프로그램	임대	판매, 사무실
		편의시설	화장실
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단
		수평연계시설	출입구
	개방여부		주간 개방

표 25 국제빌딩 주변 2구역 건축물



그림 51 휴게공간

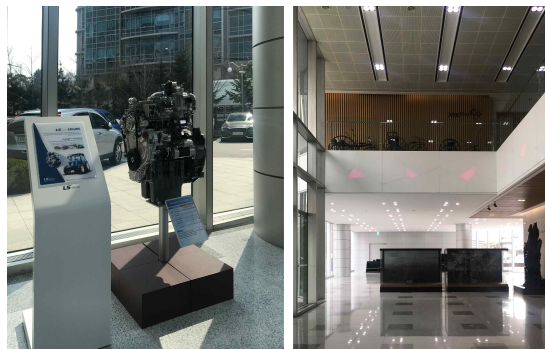


그림 52 1층 조형물과 아프리움

전체적으로 직선인 다각형 매싱으로, 건축물 측면에 휴게공간을 두었다(그림 51). 건축주의 의도 하에 로비와 2층에 조형물을 두고 있으나(그림 52), 보행자를 유도하는 판매, 공공, 전시 등의 저층부 용도나 보행통로 같은 장치가 유치되어 있지 않아 대상지 내 타 구역에 비해 1층부를 이용하는 보행자는 많지 않다.

4.2.3. 4구역

■ 개요

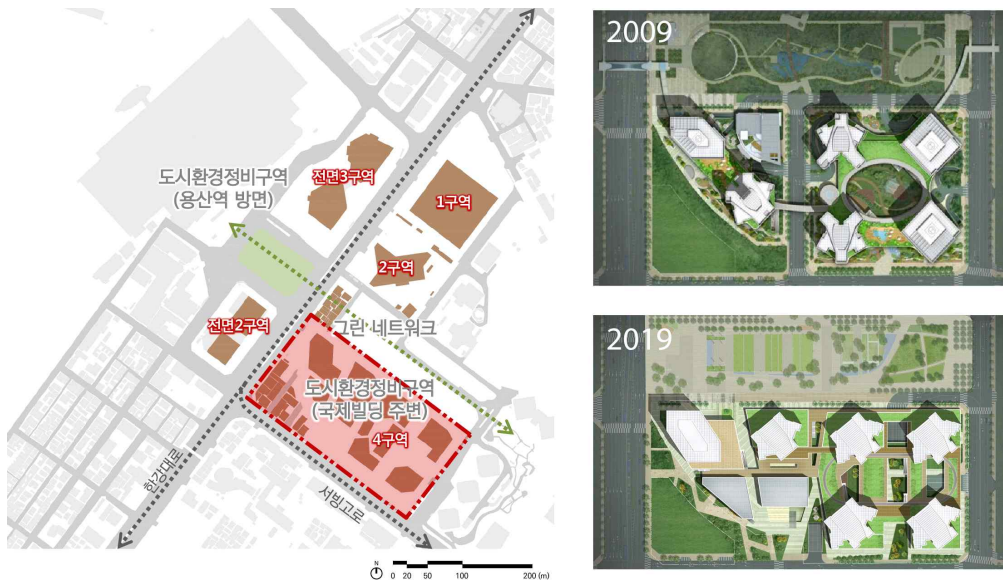


그림 53 국제빌딩 주변 4구역 개요

사업명	국제빌딩 주변 제4구역 도시환경 정비사업 신축공사	
주소	서울시 용산구 한강로 3가 63-70일대	
허가년도	2006	
착공년도	2016	
준공년도	2020(예정)	
구분	신축	
	2009	2019
설계	삼성물산	시아플랜
시공	삼성물산	효성건설
용도	공동주택, 업무, 판매, 종교시설	공동주택, 업무, 판매, 종교시설
대지면적	53,066m ²	53,066m ²
건축면적	14,099.51m ²	18,232.16m ²
건폐율	44.72~53.99%	59.99%
연면적	385,931.39m ²	364,539.58m ²
용적률	745.31~745.88%	804.99%
지상층수	40층	43층
지하층수	7층	5층

표 26 국제빌딩 주변 4구역 개요

2006년 조합설립인가를 시작으로, 삼성물산, 대림산업, 포스코건설 등으로 이뤄진 시공단이 사업을 진행하고자 하였으나, 2009년 용산참사가 발생하였다. 2011년 사업시행변경인가를 받으며 재진행 수순을 밟았으나, 추가 공사비를 이유로 시공사와 갈등을 빚으면서 결국 계약을 해지했다. 새 시공자를 선정하고자 다시 입찰을 진행하였으나, 참여사가 없어 유찰되었다가¹⁷⁾, 2015년 말 효성건설과 시공 계약을 체결하면서 착공하여 2020년 개장을 앞두고 있다(그림 54). 단지설계의 의도는 용산파크웨이 공원과 연계하여 주거단지가 24시간 전면 개방되도록 하고 이는 개인 주거단지를 외부와 열어두는 국내 첫 시도이다. 자연, 주거, 문화의 공존은 상류층의 대표적인 주거 랜드마크로 4구역 또한 대단지에 걸맞는 명품 커뮤니티를 조성하고자 하였다.



그림 54 효성 센트럴파크 헤링턴스퀘어¹⁸⁾

17) 아시아경제. (2012).

18) 용산구청. (2016).

■ 블록

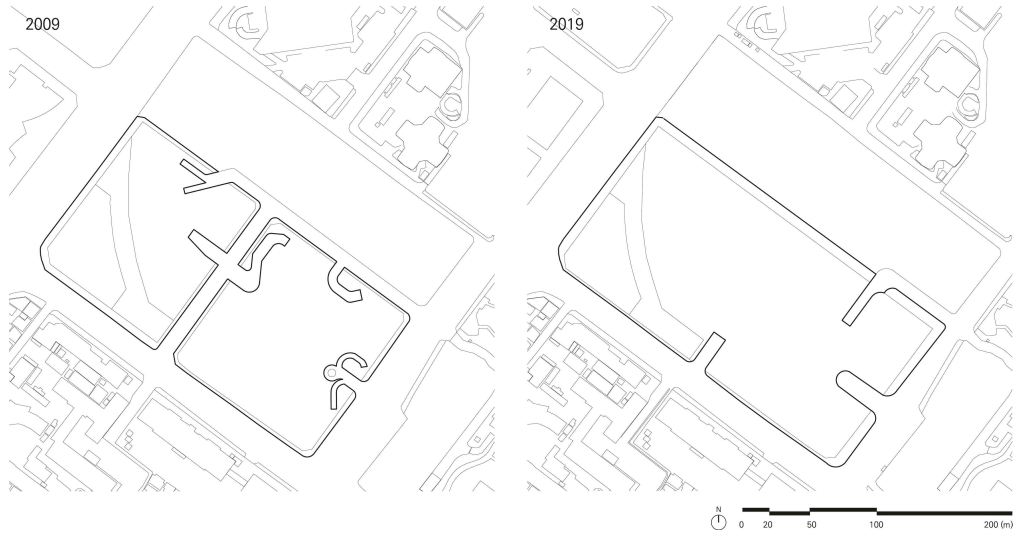


그림 55 국제빌딩 주변 4구역 블록 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
블록	필지군	토지 용도 유형	일반상업시설	일반상업시설
		규모	평균 120x140, 16,800m ²	280x140, 39,200m ²
	건물군	용도	공동주택, 판매, 업무, 종교	공동주택, 판매, 업무, 종교, 공공
		규모	높이 150m이하, 연면적 150,000m ²	높이 150m이하, 연면적 150,000m ²
		배치	서빙고로변 정면 배치	서빙고로변 정면 배치
	가로체계	성격	판매, 종교시설 이용 및 업무 목적 보행, 통과 보행	판매, 종교, 주거, 공공시설 이용 및 업무 목적 보행, 통과 보행
		보행환경	4-1블록과 4-2블록 사이 횡단보도 이용, 블록 상단의 실외 공공보행통로, 약천후를 피할 수 있는 아케이드	블록 상하, 좌우 관통하는 실외 공공보행통로, 약천후를 피할 수 있는 아케이드
	Amenity		광역녹지축, 선큰광장, 공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 주차장, 화단	광역녹지축, 포켓공원, 공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 주차장, 화단

표 27 국제빌딩 주변 4구역 블록

국제빌딩 주변 4구역은 사건이 발생한 대상지로, 대상지 내 2009년과 2019년 설계안의 가장 두드러진 차이를 보이는 구역이다(그림 55, 표 27).

2009년 설계안에 따르면 일반상업지역 블록에 연면적 150,000m²이상의 복합시설이 블록 내 들어선다. 설계안의 특징으로는, 4-1블록과 4-2블록으로 분리되어 있는 점과 4-2블록 상단에 실외 공공보행통로가 위치한 점이 있다.

2019년 설계안의 경우, 블록이 통합되면서 4-1블록과 4-2블록으로 구분하던 중로가 폐지된 점과 기부채납 형식으로 보행로와 연결되지 않은 위치에 조성되어 있던 공공보행통로가 블록 내 격자형으로 들어선 점이 특징이다.



그림 56 국제빌딩 주변 4구역 대지 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
대지	연접가로	규모	42m폭, 왕복7차선+버스전용차로2차선-한강대로 28m폭, 왕복6차선-서빙고로 22m폭, 왕복6차선-서빙고로17길 15m폭, 왕복4차선-중로2-2	42m폭, 왕복7차선+버스전용차로2차선-한강대로 28m폭, 왕복6차선-서빙고로 22m폭, 왕복6차선-서빙고로17길
		식재 및 조경	완충녹지, 공개공지, 선큰광장, 화단	연결녹지, 공개공지, 포켓공원, 화단
		편의시설	휴게 및 위생시설	휴게 및 위생시설
		약천후 보행시설	1층부 필로티 공간	1층부 필로티 공간
	보행 접근 동선	목적	판매, 업무, 종교시설 이용	판매, 업무, 종교 및 공공시설 이용, 블록 통과
		외부 연계시설	서빙고로 방면 외부 에스컬레이터, 선큰광장 에스컬레이터와 계단	대지 내 포켓공원과 연결된 외부 에스컬레이터와 엘리베이터 및 계단

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
대지	차량 동선	지점요소	중로2-2에서 4-1, 4-2블록 측면으로 진입, 광역녹지축 방면 이면도로에서 블록 상단으로 진입, 서빙고로 17길에서 4-2블록 우측으로 진입	서빙고로에서 진입, 광역녹지축 방면 이면도로에서 블록 상단으로 진입, 서빙고로 17길에서 블록 우측으로 진입
	건물 입지		블록이 면하고 있는 서빙고로에 맞추어 배치	블록이 면하고 있는 서빙고로에 맞추어 배치
	오픈 스페이스	대지 내 공지	주출입구의 정면, 측면	주출입구의 정면, 측면
		대지 내 조경	주출입구의 정면	주출입구의 정면

표 28 국제빌딩 주변 4구역 대지

2009년 설계안의 연결가로는 42m폭의 왕복 7차선에 중간에 버스 전용차로가 2차선 마련되어있는 한강대로와, 28m폭의 왕복 6차선인 서빙고로, 22m폭의 왕복 6차선인 서빙고로17길로 구성되어 있다. 15m폭의 왕복4차선인 중로2-2가 4-1블록과 4-2블록을 분리하고 있다(그림 56, 표 28). 식재 및 조경으로는 4구역과 5구역 사이에 소음 및 자연재해를 막기 위한 완충녹지가 위치하고 있고(그림 57), 4-2블록 내 압축적이고 큰 오픈 스페이스가 구성되어 있다. 차량의 경우 중로2-2에서 4-1, 4-2블록 측면으로 진입하거나, 광역녹지축 방면 이면도로에서 블록 상단으로 진입, 서빙고로 17길에서 4-2블록 우측으로 진입하고 있다.

2019년 설계안의 연결가로는, 통과기능이 떨어지는 것으로 판단되어 실효성이 부족한 중로2-2를 폐지하면서 블록이 통합되었고, 이로 인해 한강대로, 서빙고로, 서빙고로17길로 구성되어 있다. 4구역과 5구역을 분리하던 완충녹지는, 보행환경을 개선하고 도시안의 공원으로써 여가 및 휴식을 제공하는 선형 녹지인 연결녹지로 변화하였다(그림 58).¹⁹⁾ 또한 4-2블록에 구성되어 있던 선큰광장은 포켓공원 형식으로 보행로 변에 흠어져서 위치하고 있다. 기존의 설계안에서 총 5군데의 진출입구가 형

19) 2006년 정비계획 결정 당시 지하철4호선 관통으로 인한 소음, 진동 등 공해 차단을 목적으로 완충녹지로 결정하였으나, 실질적으로 소음과 진동이 미미한 것으로 판단되어 보행환경 개선 및 구역 간 연결성 확보를 위해 연결녹지로 변경하였다. 이때, 중로2-2가 폐지되면서 그 면적 중 309.6m²를 연결녹지로 편입하여 총 면적이 2,277.7m²에서 2,587.3m²로 증가하였다.

성되어 있던 반면, 서빙고로에서 진입하는 경우와, 이면도로에서 블록 상단으로 진입하는 경우, 서빙고로 17길에서 블록 우측으로 진입하는 경우로, 총 3군데로 감소하였다.

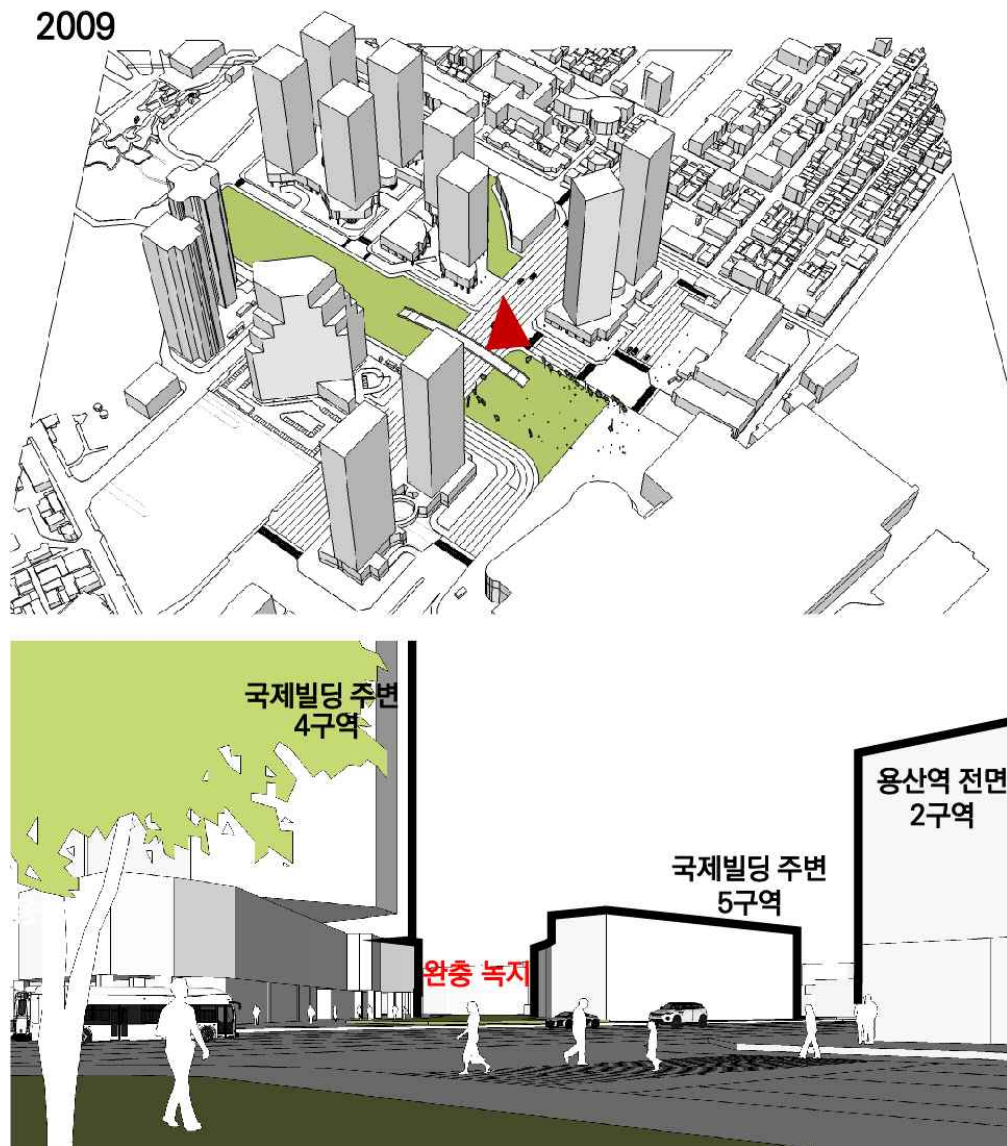


그림 57 국제빌딩 주변 4구역 3D 이미지(식재 및 조경 2009)

2019

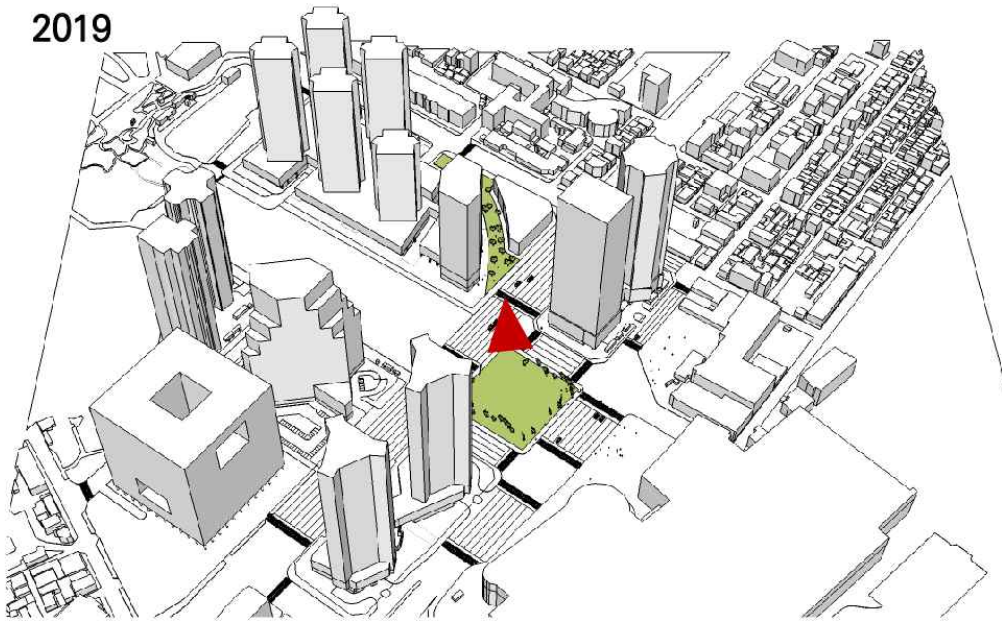


그림 58 국제빌딩 주변 4구역 3D 이미지(식재 및 조경 2019)

구분	녹지의 기능	설치기준
완충녹지	대기오염, 소음, 진동, 악취 등의 공해와 각종 사고나 자연재해 등의 방지를 위하여 설치하는 녹지	철도 등으로 발생하는 공해 차단을 위해 녹지율 80% 이상 확보
연결녹지	도시 안의 공원, 하천, 산지 등을 유기적으로 연결하고 도시민에게 산책공간의 역할을 하는 등 여가, 휴식을 제공하는 선형의 녹지	산책 및 휴식을 위한 소규모 가로공원이 되도록 조성 녹지율 70% 이상 확보

표 29 완충녹지와 연결녹지의 개념²⁰⁾

20) 용산구청. (2016).

■ 건축물



그림 59 국제빌딩 주변 4구역 건축물 변화

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
건축물	조형 계획	매싱	저체적으로 직선형 매싱에 곡선형 정면(종교시설)	저체적으로 직선인 다각형 매싱
		조합요소	아케이드	아케이드
	공간구성	규모	6,956.01m ²	12,962.63m ²
		성격구분	도로변 공적공간 배치. 사적공간은 매싱 중심부 배치	도로변 공적공간 배치. 사적공간은 매싱 내부 측면 배치
		코어	매싱 중심 배치	매싱 내부 측면 배치
	프로그램	임대	판매, 사무실	판매, 사무실
		편의시설	화장실	화장실
		문화시설		공공시설 내 문화공간
		공공전시시설		공공시설 내 전시공간
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 선큰광장 에스컬레이터, 계단	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 포켓광원 에스컬레이터, 계단
		수평연계시설	출입구, 공공보행통로	출입구, 공공보행통로
	개방여부		주간, 야간 개방	주간, 야간 개방

표 30 국제빌딩 주변 4구역 건축물

2009년 설계안에서 저층부의 용도는 판매시설, 업무시설, 종교시설이다. 수직연계시설로, 공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 선큰광장의 에스컬레이터와 계단이 구성되어 있고, 수평연계시설은 출입구와 4-2블록 상단의 공공보행통로가 있다(그림 59, 표 30).

2019년 설계안의 저층부 용도는 기존의 판매시설, 업무시설, 종교시설과 더불어 공공시설이 조성되어 있다. 수직연계시설은 공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 포켓공원의 에스컬레이터와 계단이 조성되어 있고, 수평연계시설은 출입구와 블록 내부에 격자형으로 조성된 공공보행통로가 있다.

4.3. 전면 광장 & 용산 파크웨이



그림 60 용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이 개요

사업명	용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이	
주소	서울시 용산구 한강로 2가 365일대 & 서빙고로3길 40일대	
	2009	2019
용도	전면공원 & 근린공원	미디어광장 & 문화공원
대지면적	6,004.30m ² & 14,508.6m ²	5,979.70m ² & 14,508.6m ²

표 31 용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이 개요

용산역 전면 광장과 용산 파크웨이는²¹⁾ 한강대로를 기준으로 용산역 전면의 서울시 용산구 한강로 2가 365번지 일대와 국제빌딩 주변의 서빙

21) 용산구청. (2016).

고로3길 40번지 일대의 그린 네트워크이다. 지상은 미디어 광장을 조성하여 용산공원까지의 길을 이어주고, 지하는 4호선 신용산역 및 향후 신분당선과 연결하고 용산역 면세점의 외국인 관광객을 고려한 대규모 지하 주차장을 의도하였다.

대분류	소분류		내용	
			2009	2019
블록	가로체계	보행환경	용산역 전면 광장과 연결된 공원 녹지	용산역 전면 광장과 분리된 공원 녹지
대지	보행 접근 동선	목적	공원 이용, 블록 통과	공원 이용, 블록 통과
		외부 연계시설	용산역 전면	
	오픈 스페이스	대지 내 조경	대지의 60% 이상 (공원시설 비율 40% 이하 제한)	제한 없음

표 32 용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이 블록, 대지

2009년 계획안에 따르면, 계획구역 내 공원녹지가 전무하고, 용산역 광장이 있었으나 민자 역사 계획 및 공사에 따라 향후 본 대상지와 연계된 공원체계의 확보가 필요하다는 결정 하에, 지구단위계획에서 수립된 광역 녹지체계 계획과 지구 내부에 용산역 광장과 연계된 대규모 근린공원 계획을 수용하여 용산역 광장과 연계를 위해 남-북 연결도로를 지하도로로 계획하여 용산역 전면 공원을 유치하였다. 향후 용산역 전면 녹지축 하부에 신분당선의 정거장을 건설하기 위해 녹지축을 확대 지정하고, 한강대로로 단절되는 녹지축은 육교를 설치하여 연속성을 확보하였다(그림 61). 이로써 용산 공원을 중심으로 한 동-서간 녹지축을 계획하여 도심 내 걷고 싶은 거리를 조성하고자 하였다.

용산 파크웨이는 65m폭의 대형 녹지축으로, 인접 획지 주민들에게 쾌적한 도시 공간을 연출하고, 고밀개발 후 향후 호남고속철도의 입지에 따른 대규모 오픈 스페이스를 확보하고자 한 의도 하에 계획되었다. 이곳은 레크레이션 개념의 외부 공간 프로그램과, 광장 등의 포장면적을 최소화 한 후 녹지 분포를 다량 확보하여 도심의 허파로서 기능할 수 있도록 계획하였다.

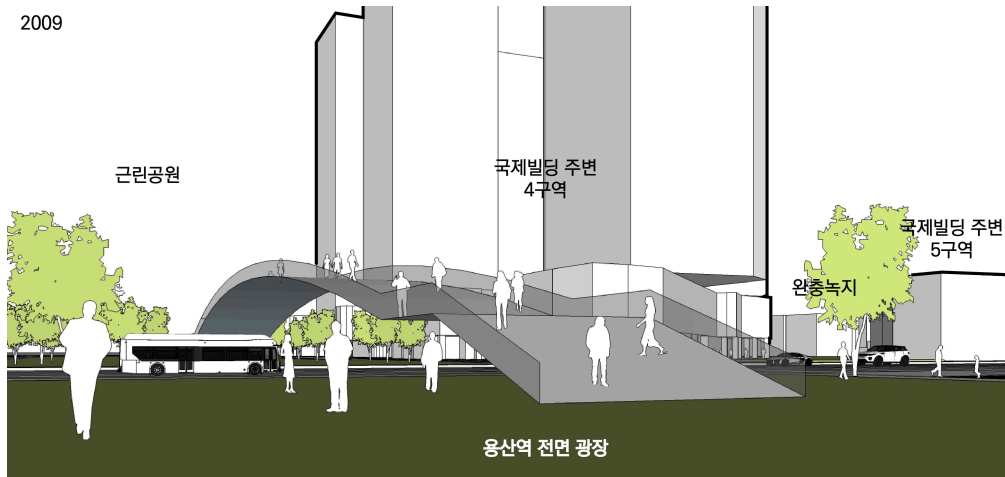


그림 61 용산역 전면 광장과 용산 파크웨이(2009)

2019년 계획안에는, 한강로 집중 교통량을 분산하기 위해 용산역 전면 지하차도가 폐지되고 도로가 지상으로 연결되면서, 용산역 전면 공원을 축소하였다. 이로써 용산역사 전면부의 원활한 차량소통을 유도하고, 용산역 및 주변 개발계획 사업지로의 접근성을 강화하고자 하였다. 용산역 전면 광장에 대중교통 환승시설인 버스베이와 택시베이를 설치하여 대중교통 이용의 편리성을 확보하고자 하였다.

용산 파크웨이는 용산역에서 용산공원으로 이어지는 용산의 주요 그린 네트워크를, 기존의 녹지 위주의 근린공원에서 다양한 시민활동을 지원하는 문화공원으로 변경하였다(표 33, 그림 62, 그림 63). 주변 공원과의 연결을 위해 당초 정비계획에서 설치하도록 한 보행 육교는 추후 공원 실시설계 시 광폭 횡단보도로 변경하는 것을 검토하고 보행육교 설치 비용에 대한 대체 방안을 마련할 예정이다.

구분	공원의 기능	공원시설 부지면적
근린공원	지역생활권 거주자의 보건, 휴양 및 저어생활의 향상에 이바지하기 위하여 설치하는 공원	40% 이하
문화공원	도시의 각종 문화적 특징을 활용하여 도시민의 휴식, 교육을 목적으로 설치하는 공원	제한 없음

표 33 근린공원과 문화공원의 개념²²⁾

22) 용산구청. (2016).

2019

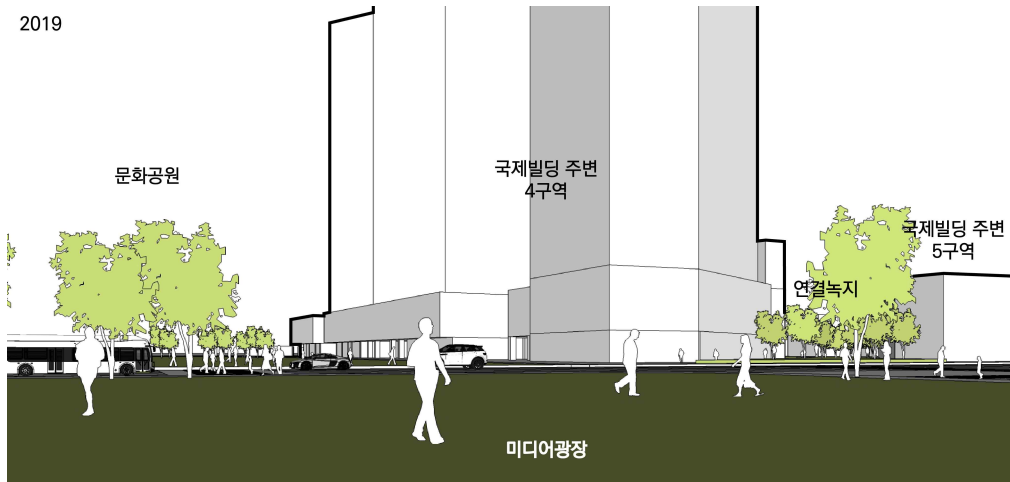


그림 62 용산역 전면 광장과 용산 파크웨이(2019)

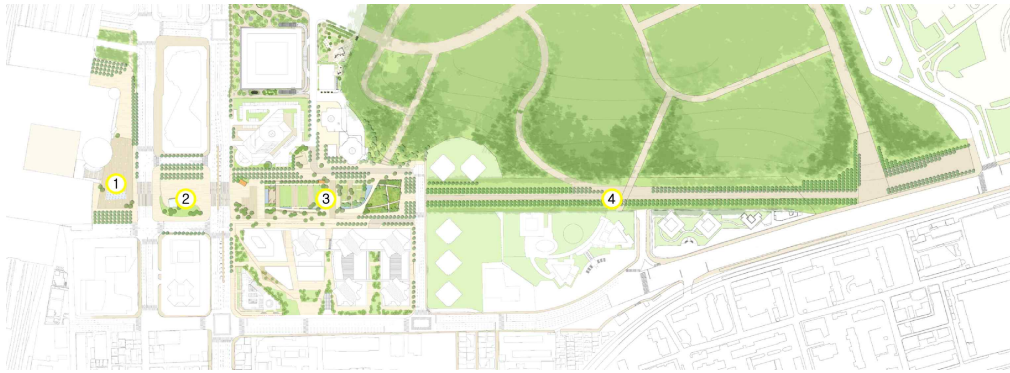


그림 63 그린 네트워크 배치도 및 주요 3D 이미지(2019)²³⁾

23) 용산구청. (2016).

제 5 장 저층부 설계안의 ‘공공성’ 분석

5.1. 분석의 방법

‘3장 공공성 요소 도출’에서 선행연구를 통해 공공성을 바라보는 분석 항목을 도출하였다(표 2). 이 중에서 본 연구는 다수의 연구들이 높은 비율로 언급하는 개방, 접근, 연계, 쾌적 네 가지 항목에 주목하였다. 각 항목들은 그림 7과 같은 세부 요소들을 포함하고 있다. 구역별 물리적 변화를 분석한 표 3에서 공공성측면으로 설계안 변경 전, 후를 2차 분석하는 틀과 공통 요소를 도출하였다(그림 8).

1) 개방	오픈 스페이스, 공공보행통로 배치, 면적, 개방 여부
2) 접근	저층부의 용도와 접근 방식
3) 연계	보행환경 구성 방식
4) 쾌적(어메니티)	생활편의시설(아트리움, 선큰, 화단, 주차장 등)의 면적과 배치

그림 64 공공성항목 2차 분석 세부 요소

이로써 결과적으로 살펴보고자 하는 공통 요소(이를 공공성항목 2차 분석 세부 요소라 한다.)에는, 개방 측면에서 대지 내 오픈 스페이스와 공공보행통로의 배치와 면적 및 개방 여부에 대해서, 접근 측면에서 저층부의 용도와 접근 방식에 대해 살펴본다. 연계 측면은 보행 환경 구성 방식을, 쾌적 측면에서는 아트리움, 선큰, 화단, 주차장 등의 생활편의시설의 면적과 배치에 대해 살펴본다(그림 64).

5.2. 분석의 내용

5.2.1. 개별 공간 조성 특징

■ 용산역 전면 2구역

대분류	소분류		내용		공공성
			2009	2019	
블록	가로체계	보행환경	실내 공공 보행 통로, 약천후를 피할 수 있는 정면+배면부 아케이드	블록을 관통하는 실외 공공 보행 통로, 정면부와 측면부 활용 가능한 오픈 스페이스, 약천후를 피할 수 있는 배면부 아케이드	쾌적, 개방
	Amenity		공개공지, 용산역 (1호선), 신용산역 (4호선), 화단	공개공지, 용산역 (1호선), 신용산역 (4호선), 화단	쾌적
대지	보행 접근 동선	목적	판매, 업무시설 이용	판매, 업무시설 이용, 블록 통과	연계
		외부 연계시설	신용산역(4호선)		
	차량 동선	지점요소	한강대로 21길에서 건축물 배면부로 진입	한강대로 21길에서 건축물 배면부로 진입	접근
	오픈 스페이스	가각부 광장	주출입구의 측면	주출입구의 측면	개방
		대지 내 공지	주출입구의 정면과 측면	주출입구의 정면	
		대지 내 조경	1구역과 면하는 북측	1구역과 면하는 북측	
건축물	조형계획	조합요소	정면, 배면 아케이드	배면 아케이드	접근, 쾌적
		성격 구분	건축물 정면과 측면 공적공간, 배면으로 사적공간 배치	건축물 정면과 측면 공적공간, 배면으로 사적공간 배치	
		코어	사적 코어는 건축물 배면에 배치, 중심부 공적 코어 배치	사적 코어는 건축물 배면, 중심부 공적 코어 및 에스컬레이터 배치	
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	공용코어 및 에스컬레이터, 계단	
		수평연계시설	출입구, 실내 공공보행통로	출입구, 공공보행통로	
	개방 여부		주간, 야간 개방	주간, 야간 개방	개방

표 34 용산역 전면 2구역 공공성 분석

용산역 전면 2구역에 대해서 2009년 설계안과 2019년 설계안을 공공성향목으로 2차 분석한 표 34를 도식화하면 그림 65와 같다.

도시환경 정비사업 용산역 전면 2구역		물리적 변화									
전		후		개방				접근			
면적		면적		오픈 스페이스		공공보행통로		저층부 용도 배치			
전	후	전	후	전	후	전	후	전	후		
위치		위치		도로 선형							
전	후	전	후	전	후	전	후	전	후		
형태		형태		형태							
전	후	전	후	전	후						
행태에 따른 변화											
개방		접근		연계							
오픈 스페이스		공공보행통로		차량 진입 동선		보행 동선					
전	후	전	후	전	후	전	후				
활용		활용		활용							
전	후	전	후	전	후						

그림 65 용산역 전면 2구역 개별 공간 조성 특징 도식화

이는 다시, 설계자의 의도에 따라 결정되는 물리적 변화와 이용자의 행태에 따라 결정되는 변화로 나누어 볼 수 있다.

먼저, 물리적 변화에서 오픈 스페이스의 면적은 오픈 스페이스가 분절되면서 줄어들었음을 알 수 있고, 공공보행통로의 경우 건축물 내부에 조성되었던 실내 공공보행통로가 대지를 관통하는 실외 공공보행통로로 조성되면서 총 면적이 증가하였음을 알 수 있다. 저층부의 용도는 높은 판매시설에 의존하였던 구성에서 판매시설과 사무실 임대시설(서울창조 혁신센터 등)로 구성되어있다.

다음으로 행태에 따른 변화에서, 오픈 스페이스가 분절되고, 공공보행 통로가 실외에 조성되어 단지가 개방되면서 접근 가능성이 증진되었고, 이에 따라 보행접근 동선 또한 변화하였다.

■ 용산역 전면 3구역

대분류	소분류		내용		공공성
			2009	2019	
블록	가로체계	보행환경	블록을 관통하는 실외 공공보행통로, 악천후를 피할 수 있는 정면부 아케이드	블록을 관통하는 실외 공공보행통로, 정면부 활용 가능한 오픈 스페이스, 악천후를 피할 수 있는 배면부 아케이드	폐적, 개방
	Amenity		공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단	공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 화단	폐적
대지	보행 접근 동선	목적	판매, 업무시설 이용, 블록 통과	판매, 업무시설 이용, 블록 통과	연계
		외부 연계시설	신용산역(4호선)	신용산역(4호선)	
	차량 동선	지점요소	한강대로 23길에서 건축물 배면부로 진입	한강대로 23길에서 건축물 배면부로 진입	접근
	오픈 스페이스	가각부 광장	주출입구의 측면	주출입구의 측면	개방
		대지 내 공지	주출입구의 측면	주출입구의 측면	
		대지 내 조경	한강대로와 면하는 정면	한강대로와 면하는 정면	
건축물	조형계획	조합요소	정면 아케이드	배면 아케이드, 아트리움	접근, 폐적
		성격 구분	건축물 전면과 내부 통로식 공적공간. 배면으로 사적공간 배치	건축물 사뭇으로 공적공간. 건축물 내부 중앙에 사적공간 배치	
		코어	측면부 외부 에스컬레이터 및 계단. 사적코어는 건축물 배면에 배치	사적코어는 건축물 중심에 배치. 공적코어는 사적코어를 감싸고 건축물 중심에 배치. 측면부 에스컬레이터 배치	
	동선	수직연계시설	공동코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	공동코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	
		수평연계시설	출입구, 실내 공공보행통로, 브릿지	출입구, 공공보행통로	
	개방 여부		주간, 야간 개방	주간, 야간 개방	개방

표 35 용산역 전면 3구역 공공성 분석

용산역 전면 3구역에 대해서 2009년 설계안과 2019년 설계안을 공공성 항목으로 2차 분석한 표 35를 도식화하면 그림 66과 같다.



그림 66 용산역 전면 3구역 개별 공간 조성 특징 도식화

용산역 전면 3구역의 경우, 2009년과 2019년의 큰 변화는 없다. 물리적 변화에서 내부 아트리움이 형성되었고, 형태에 따른 변화에서 남-북으로 보행 가능 동선이 증가한 점이 특징이다.

■ 국제빌딩 주변 1구역

대분류	소분류		내용	공공성
			2019	
블록	가로체계	보행환경	측면부 활용가능한 오픈 스페이스, 악천후를 피할 수 있는 건물 외곽 전체 아케이드	쾌적, 개방
	Amenity		공개공지, 용산역 (1호선), 신용산역 (4호선), 화단	쾌적
대지	보행 접근 동선	목적	판매, 전시, 업무시설 이용	연계
		외부 연계시설	신용산역(4호선)	
	차량 동선	지점요소	한강대로38나길에서 건축물 정면부로 진입	접근
	오픈 스페이스	가각부 광장	주출입구의 측면	개방
		대지 내 공지	주출입구의 측면	
		대지 내 조경	주출입구의 배면	

대분류	소분류		내용	공공성
			2019	
건축물	조형계획	조합요소	외곽 아케이드, 아트리움	접근, 쾌적
		성격 구분	건축물 사방으로 공적공간, 건축물 내부 중앙에 사적공간 배치	
		코어	사적코어는 건축물 측면에 배치, 공적코어는 건축물 중심에 배치	
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	
		수평연계시설	출입구	
	개방 여부		주간, 야간 개방	개방

표 36 국제빌딩 주변 1구역 공공성 분석

국제빌딩 주변 1구역을 공공성항목으로 2차 분석한 표 36을 도식화하면 그림 67과 같다.

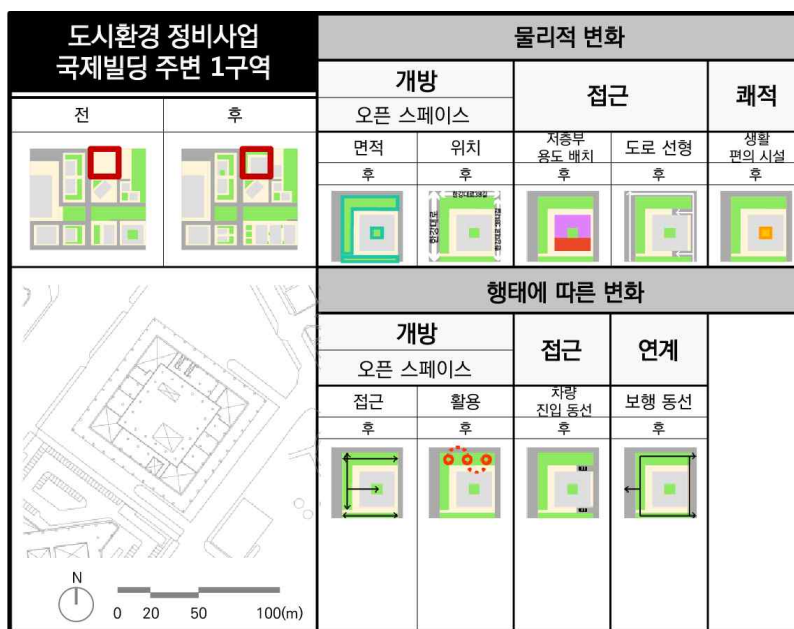


그림 67 국제빌딩 주변 1구역 개별 공간 조성 특징 도식화

국제빌딩 주변 1구역의 물리적 변화는, 한강대로변의 오픈 스페이스와 한강대로와 한강대로38나길을 연결하는 보행통로가 조성되고, 저층부의 용도가 다양해진 것이다. 행태에 따른 변화는, 한강대로38길 변으로 가로 공원이 형성되어 활용가능한 오픈 스페이스가 증가하였고, 횡단보도가 신설되면서 동-서로 보행 가능 동선이 증가하였다.

국제빌딩 주변 2구역

대분류	소분류		내용	공공성
			2019	
블록	가로체계	보행환경	지상 주차장으로 인해 보행 단절	쾌적, 개방
	Amenity		공개공지, 용산역 (1호선), 신용산역 (4호선), 주차장, 화단, 벤치	쾌적
대지	보행 접근 동선	목적	판매, 업무시설 이용	연계
		외부 연계시설	신용산역(4호선)	
	차량 동선	지점요소	한강대로에서 건축물 측면부로 진입, 지상 주차의 경우 한강대로, 한강대로38나길 이용	접근
	오픈 스페이스	대지 내 공지	주출입구의 측면	개방
		대지 내 조경	한강대로와 면하는 정면	
건축물	조형계획	조합요소	측면 휴게공간	접근, 쾌적
		성격 구분	건축물 사방으로 공적공간, 건축물 내부 중앙에 사적공간 배치	
		코어	건축물 중심에 배치	
	동선	수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 신용산역 연결	
		수평연계시설	출입구	
	개방 여부		주간 개방	

표 37 국제빌딩 주변 2구역 공공성 분석

국제빌딩 주변 2구역을 공공성항목으로 2차 분석한 표 37을 도식화하면 그림 68과 같다.

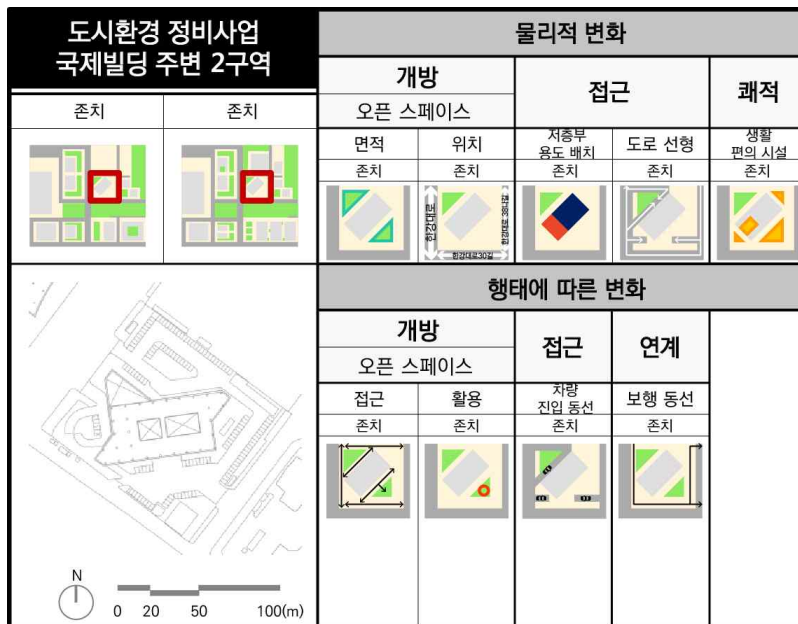


그림 68 국제빌딩 주변 2구역 개별 공간 조성 특징 도식화

존치구역인 국제빌딩 주변 2구역은, 지상 주차장으로 보행에 불편함이 있으나, 건축물 측면에 활용 가능한 휴식공간이 조성되어 있다는 특징이 있다.

■ 국제빌딩 주변 4구역

대분류	소분류		내용		공공성
			2009	2019	
블록	가로체계	보행환경	4-1블록과 4-2블록 사이 횡단보도 이용, 블록 상단의 실외 공공보행통로, 약천후를 피할 수 있는 아케이드	블록 상하, 좌우 관통하는 실외 공공보행통로, 약천후를 피할 수 있는 아케이드	쾌적, 개방
	Amenity		광역녹지축, 선큰광장, 공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 주차장, 화단	광역녹지축, 포켓공원, 공개공지, 용산역(1호선), 신용산역(4호선), 주차장, 화단	쾌적
대지	보행 접근 동선	목적	판매, 업무, 종교시설 이용	판매, 업무, 종교 및 공공시설 이용, 블록 통과	연계
		외부 연계시설	서빙고로 방면 외부 에스컬레이터, 선큰광장 에스컬레이터와 계단	대지 내 포켓공원과 연결된 외부 에스컬레이터와 엘리베이터 및 계단	
	차량 동선	지점요소	중로2-2에서 4-1, 4-2블록 측면으로 진입, 광역녹지축 방면 이면도로에서 블록 상단으로 진입, 서빙고로 17길에서 4-2블록 우측으로 진입	서빙고로에서 진입, 광역녹지축 방면 이면도로에서 블록 상단으로 진입, 서빙고로 17길에서 블록 우측으로 진입	접근
	오픈 스페이스	대지 내 공지	주출입구의 정면, 측면	주출입구의 정면, 측면	개방
		대지 내 조경	주출입구의 정면	주출입구의 정면	
	건축물	조형계획	조합요소	아케이드	아케이드
성격 구분			도로변 공적공간 배치, 사적공간은 매싱 중심부 배치	도로변 공적공간 배치, 사적공간은 매싱 내부 측면 배치	
			코어	매싱 중심 배치	매싱 내부 측면 배치
동선		수직연계시설	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 선큰광장 에스컬레이터, 계단	공용코어 및 에스컬레이터, 계단, 포켓공원 에스컬레이터, 계단	
		수평연계시설	출입구, 공공보행통로	출입구, 공공보행통로	
개방 여부			주간, 야간 개방	주간, 야간 개방	개방

표 38 국제빌딩 주변 4구역 공공성 분석

국제빌딩 주변 4구역을 공공성향목으로 2차 분석한 표 38을 도식화하면 그림 69와 같다.



그림 69 국제빌딩 주변 4구역 개별 공간 조성 특징 도식화

국제빌딩 주변 4구역의 물리적 변화는, 한강대로변의 오픈 스페이스가 분절되고, 4-2블록에 압축적으로 크게 위치하였던 오픈 스페이스가 여러 군데 위치한 포켓공원으로 변경되었으며, 보행 동선과 연계가 부족했던 공공보행통로가 블록 전체에 격자형으로 조성되었다. 또한, 기존의 판매 시설 용도와 더불어 업무, 공공, 종교시설이 들어서면서 보행 접근 가능성이 증가하였다. 행태에 따른 변화는, 오픈 스페이스가 분절되어 블록의 개방성이 증가하였고, 이로써 보행 동선의 연계 가능성이 증대되었다.

용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이

대분류	소분류		내용		공공성
			2009	2019	
블록	가로체계	보행환경	용산역 전면 광장과 연결된 공원 녹지	용산역 전면 광장과 분리된 공원 녹지	개방
대지	보행 접근 동선	목적	공원 이용, 블록 통과	공원 이용, 블록 통과	연계
		외부 연계시설	용산역 전면		
	오픈 스페이스	대지 내 조경	대지의 60% 이상 (공원시설 비율 40% 이하 제한)	제한 없음	개방

표 39 용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이 공공성 분석

용산역 전면 광장과 용산 파크웨이를 공공성항목으로 2차 분석한 표 39를 도식화하면 그림 70과 같다.

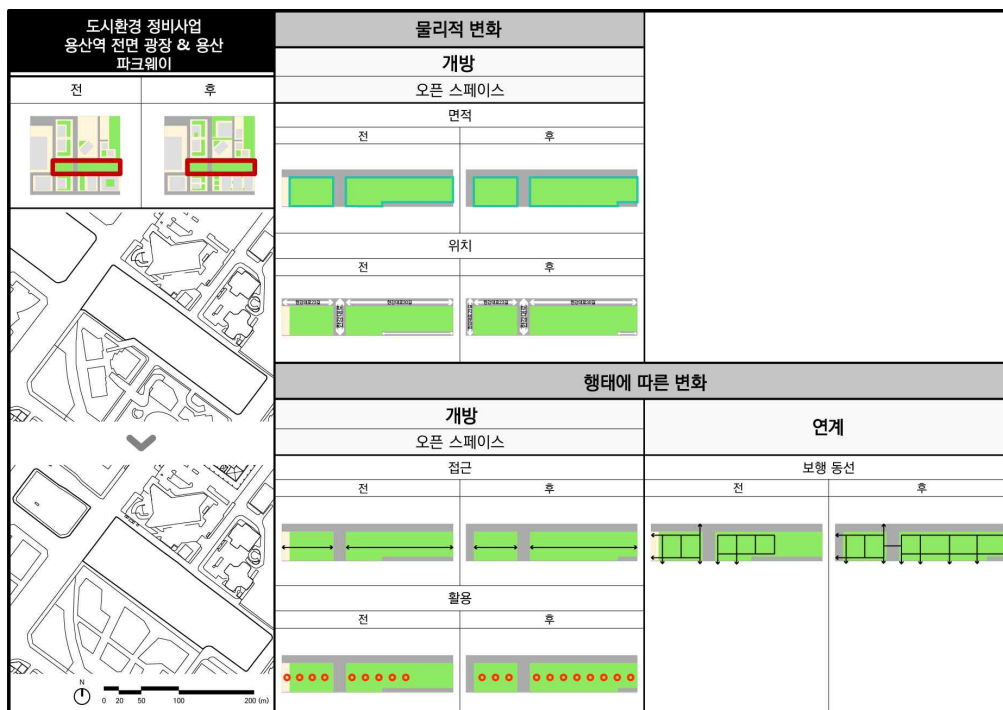


그림 70 용산역 전면 광장 & 용산 파크웨이 개별 공간 조성 특징 도식화

용산역 전면 광장과 용산 파크웨이의 물리적 변화는, 용산역 전면 광

장이 면하고 있는 한강대로23길이 직선화되고, 이로써 용산역과 오픈 스페이스가 분절되어 총 면적이 줄었다. 행태에 따른 변화는, 근린공원이 문화공원으로 변경되어 40%이하로 공원시설을 조성할 수 있었던 반면, 제약이 없어지면서 활용성과 보행 동선의 연계성이 증가하는 양상을 보인다.

5.2.2. 집합 공간 조성 특징

구역별로 물리적 변화와 행태에 따른 변화로 구분하여 도식화한 개별 공간 조성 특징을 종합하여 집합 공간 조성 특징을 구체화하고 각 요소별로 전체적인 변화 내용을 정리하였다. 집합 공간 조성 특징 또한 물리적 변화와 행태에 따른 변화 요소로 구분하여 표현하였다.

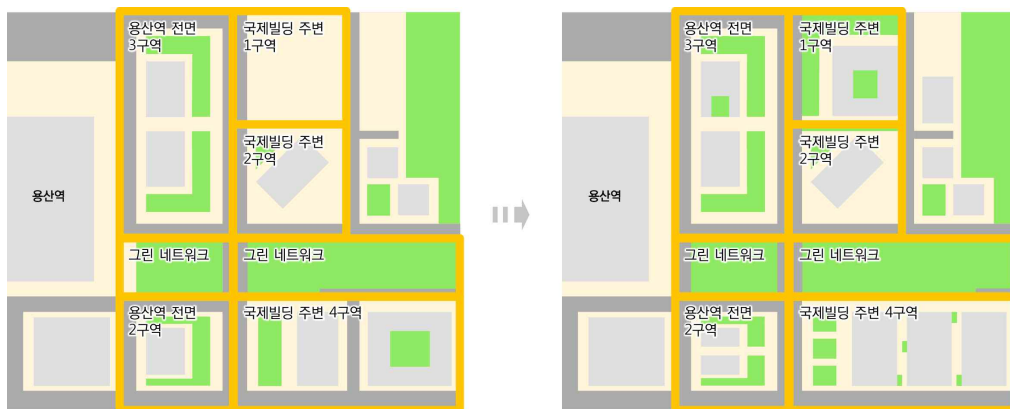


그림 71 대상지 전체 도식화

■ 물리적 변화

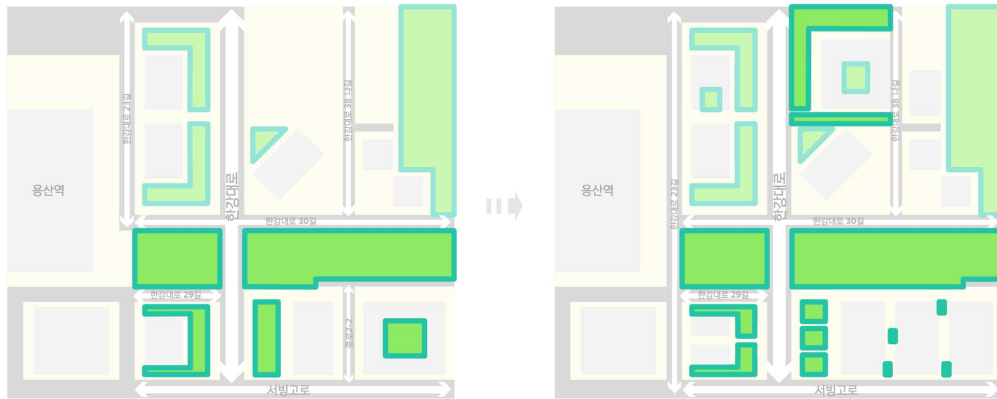


그림 72 개방-오픈 스페이스 면적, 위치 변화

개방 측면에서 오픈 스페이스의 면적과 위치 변화를 살펴보면, 한강대로변을 따라 오픈 스페이스의 면적이 증가하고, 한강대로와 이면가로를 연결하는 오픈 스페이스가 형성된 것을 알 수 있다. 단순히 면적이 증가하는 방향이 아니라, 보행의 연결성을 고려하여 오픈 스페이스가 분리되었다. 오픈 스페이스의 형태는 압축적으로 크게 조성되었던 계획에서 통로 변으로 접근이 용이하게 작게 분절되었다. 용산역 전면의 연결된 오픈 스페이스의 경우 한강대로변에 교통 체증이 증가할 것을 고려하여 분리하였지만, 보행자로 하여금 연속적인 접근을 단절시켰다(그림 72).

종합적으로, 보행의 편의를 고려하여 오픈 스페이스의 형태가 분절되고 총 면적이 증가하는 변화를 보였다.



그림 73 개방 - 공공보행통로 면적, 위치, 형태 변화

공공보행통로의 면적과 위치 및 형태의 변화를 살펴보면, 이용자와 시간이 다소 한정적일 수 있는 실내 공공보행통로에서 실외 공공보행통로로 변경되면서 면적이 증가하였다. 또한, 블록 상단에 기부채납 형태로 조성되어 이용자의 보행 동선과 연계성이 떨어졌던 배치 계획에서 블록 내부에 격자형으로 위치하면서 한강대로변에서부터 연결되는 보행로가 형성되었다(그림 73).

이는, 한강대로변에서 접근 가능한 노드가 증가하고 블록 내부로 편입되는 양상을 보이면서 접근성이 증가함을 알 수 있다.

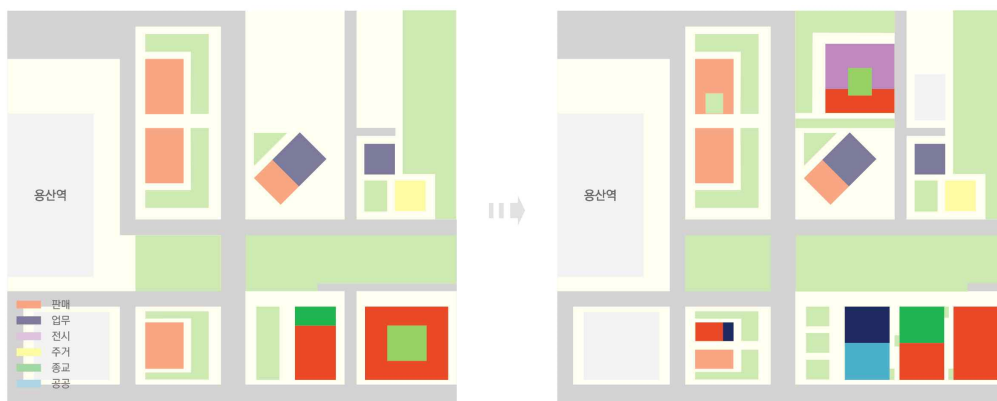


그림 74 접근 - 저층부 용도 배치 변화

접근 측면에서 바라 본 저층부의 용도 배치 변화는, 기존의 높은 비율

로 구성되어 있던 판매시설 위주의 계획안에서 종교, 업무, 공공, 전시시설 등 다양한 용도가 들어서는 계획안으로 변경되었다(그림 74).

결과적으로, 판매와 업무시설 위주의 저층부 용도가 다양하게 구성되면서 공유가로가 형성되고 이용자의 보행을 유도하는 양상을 보인다.

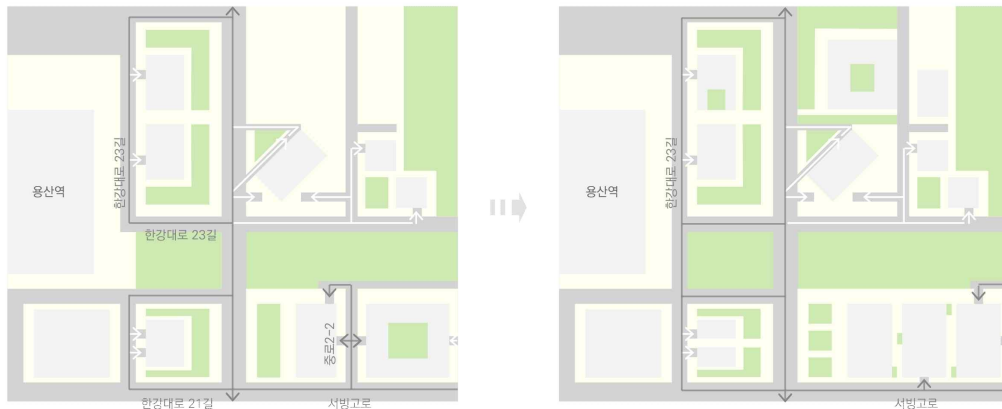


그림 75 접근 - 도로 선형 변화

도로 선형의 변화는 가장 두드러진 특징으로 나타난다. 용산역 전면 광장과 오픈 스페이스가 분리되면서 한강대로21길과 한강대로23길이 통합되었고, 실효성이 떨어지는 도로가 폐지되었다(그림 75).

이는, 차량 적재를 해소하기 위해 우회도로의 삭제 및 도로가 신설되었음을 알 수 있다.

■ 행태에 따른 변화

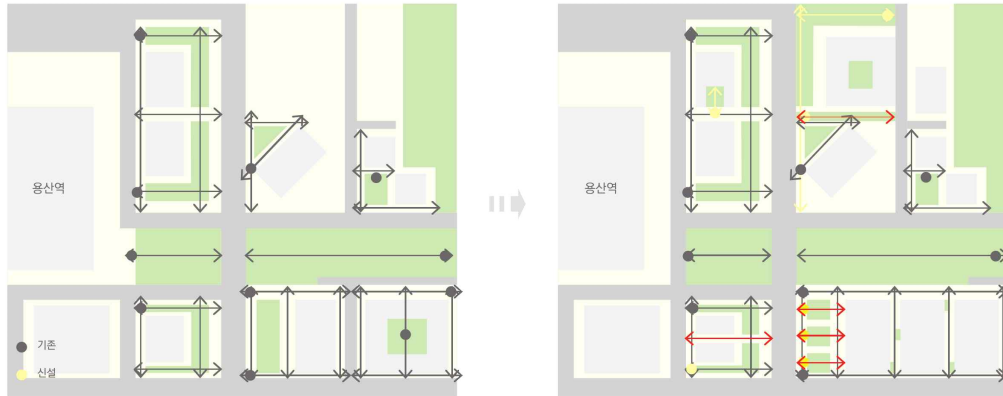


그림 76 개방 - 오픈 스페이스 접근 변화

이용자의 행태에 따라 결정되는 변화로 ‘개방’측면의 오픈 스페이스 접근 변화를 살펴보면 대기오염, 소음, 진동, 악취 등의 공해와 각종 사고나 자연재해 등을 방지하기 위해 설치하는 완충녹지에서 도시 안의 공원, 하천, 산지 등을 유기적으로 연결하고 도시민에게 산책공간의 역할을 하는 등 여가, 휴식을 제공하는 선형 녹지인 연결녹지로 변경되었다. 또한, 블록을 관통하는 형태로 보행로가 변경되거나 형성되었다(그림 76).

결과적으로, 보행자의 접근을 확보하는 방향으로 오픈 스페이스의 배치가 변경되는 양상을 보이고 있다.



그림 77 개방 - 오픈 스페이스 활용 변화

오픈 스페이스를 활용할 수 있는가에 대한 변화는, 녹지위주의 근린공원이 공연과 전시 등 활동이 일어나는 문화공원으로 변경되고, 자연재해 및 소음을 방지하던 완충녹지가 산책로가 조성된 연결녹지로 변경되었으며, 1구역의 가로공원이 형성됨을 알 수 있다(그림 77).

종합적으로, 이용자가 활용할 수 있는 오픈 스페이스의 면적이 증가하는 변화를 보이고 있다.

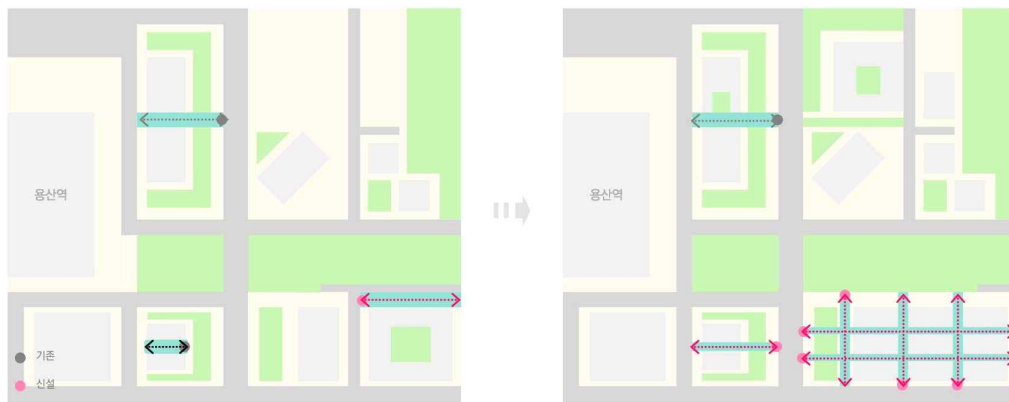


그림 78 개방 - 공공보행통로 접근 변화

블록 상단에 기부채납 형태로 구성되어 있던 공공보행통로가, 실효성이 떨어진다고 판단되는 도로가 폐지되면서 블록 내부에 분산 배치됨에 따라 자유로운 보행이 가능해졌다. 또한 실내에 위치하였던 공공보행통로를 실외에 배치하면서 보행 접근 가능성이 높아졌다(그림 78).

즉, 블록을 관통하는 형태로 공공보행통로가 세분화되는 양상을 보이고 있다.

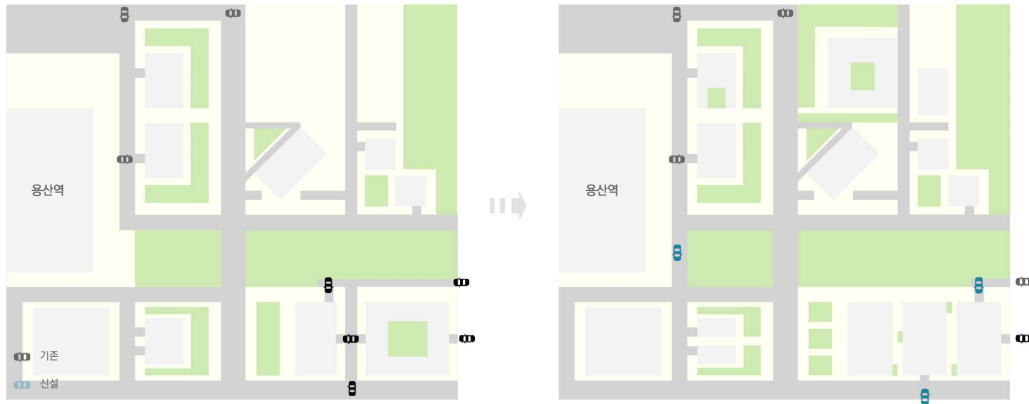


그림 79 접근 - 차량 진입 동선 변화

도로 선형이 변경되면서 변화한 차량 진입 동선은, 두 블록으로 분절되어 있어 총 5군데의 차량 진입로가 위치하던 계획안에서, 도로가 폐지되고 블록이 통합되어 출입구 2군데가 삭제되면서 블록 내 보행의 흐름이 더욱 연속적일 수 있도록 변화하였다(그림 79).

이로써 보행 가능 면적이 증가하고, 우회 도로가 삭제되어 직선 도로로 연결됨을 알 수 있다.

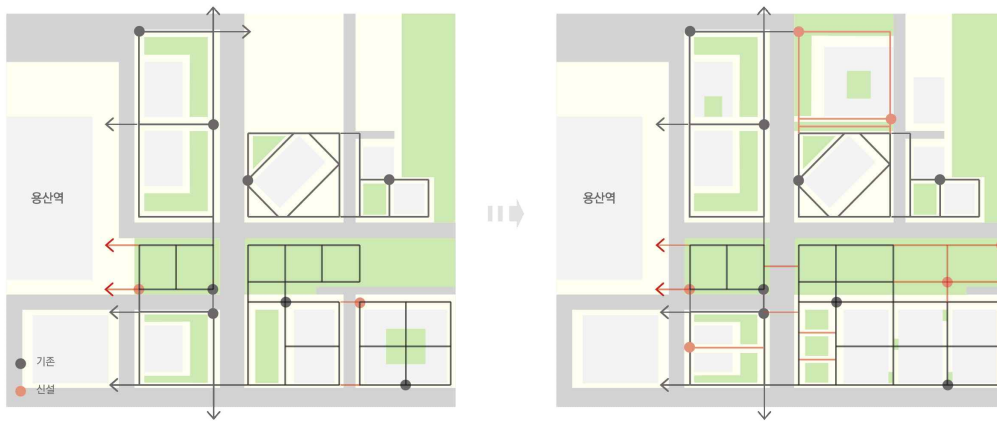


그림 80 연계 - 보행 동선 변화

기존의 횡단보도를 이용하여 이동하던 보행 동선이, 도로가 폐지되고 블록이 통합되면서 확보한 오픈 스페이스와 근린공원이 문화공원으로 변경되면서 활용 가능한 공원의 면적이 증가함에 따라 보행 연계 가능성이

높아졌다. 더불어 대상지 내 횡단보도가 신설되면서 보행 연계 가능성을 확보하였다(그림 80).

다시 말해, 블록 내부 뿐 아니라 블록과 블록을 연결하는 연계 가능성이 높아짐에 따라 동-서 축의 연결성이 높아지는 양상을 보인다.

5.2.3. 소결

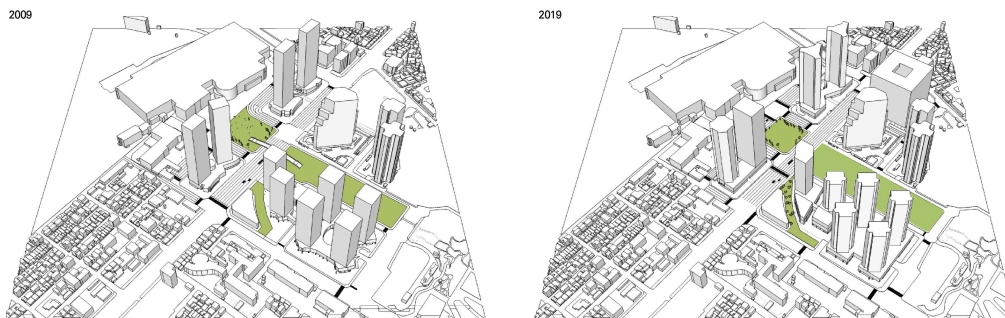


그림 81 대상지 전체 3D 이미지

대상지의 2009년과 2019년 설계안을 삼차원적으로 접근하여 살펴보면 그림 79와 같다. 전체적으로 구역별 저층부의 연계가 증대되고, 외부공간의 개방성이 증가하였다. 개별 공간 조성 특성을 파악하여 분석한 집합적 효과는, 그림 82와 같다.

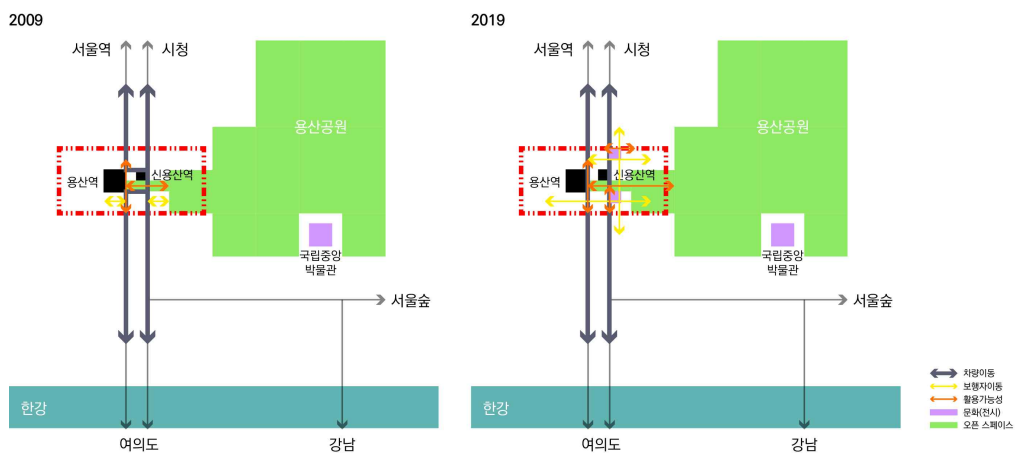


그림 82 집합적 효과

2009년 설계안과 비교했을 때, 2019년 설계안이 서울역, 시청방면에서 여의도에 이르는 남-북 축의 차량 이동이 용이해졌고, 용산공원에서 용산역에 이르는 동-서 축의 보행 연결성이 높아졌으며, 오픈 스페이스의 활용 가능성이 증대된 양상을 보이고 있다.

5.3. 공간 조성 패턴

사업은 구역별로 여러 이유에 기반하여 다양한 변화 양상을 보이고 있으나, 공통적인 설계 요소를 추려내 공간 조성 특성을 유형화 하였고, 이를 도시환경 정비사업이 공공성증진을 목적으로 개발될 때 나타나는 방향성이라고 판단하였다.

대상지의 구역별 공간 조성 특성과 이를 종합하여 살펴 본 집합 공간 조성 특성을 통해, 10년에 걸쳐 변화한 설계안의 공간 조성 변화 유형을 크게 3가지로 정리하면 그림74와 같다.

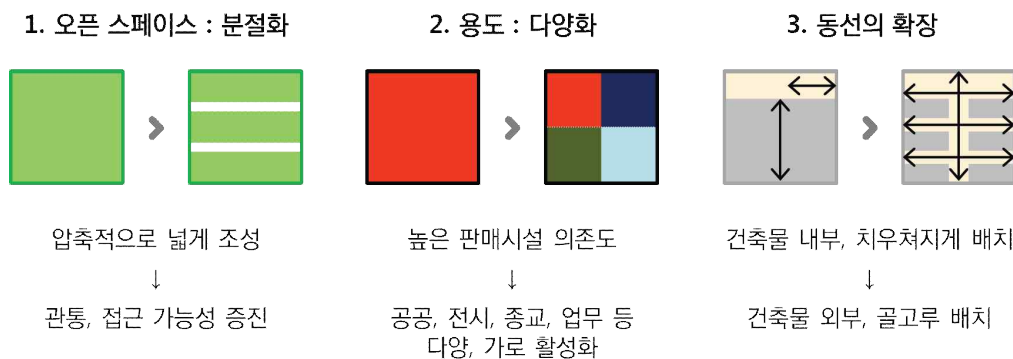


그림 83 대상지에서 도출한 설계 요소

1) 오픈 스페이스의 분절화 : 2009년의 설계안에서 압축적으로 넓게 조성되어 있던 오픈 스페이스는 블록을 관통하는 형태로 변경되면서 접근 가능성이 증진되었다.

2) 용도의 다양화 : 높은 판매시설 의존도를 보이던 기존 설계안의

저층부 구성은, 공공, 전시, 종교, 업무 등 다양한 용도로 변경되면서 가로를 활성화하는 방향으로 변화하였다.

3) 동선의 확장 : 2009년 설계안에서 나타나는 공공보행통로는 건축물 내부에 위치하거나 블록 측면에 치우쳐지게 배치되어 보행 동선의 접근성과 연계성이 떨어졌던 반면에, 이를 건축물 외부에 조성하고 블록 내부에 골고루 조성하면서 동선이 확장되어 접근성과 연계성을 확보하고자 하였다.

5.3.1. 사례 분석

앞서 도출한 세 가지 공간 조성 특성을 바탕으로 용산과 유사한 목적 및 규모의 사례지를 분석하여, 용산 개발이 공공성증진에 기반한 정비사업으로써의 타당성을 판단하는 기준으로 참고하고자 하였다.

■ 로즈케네디 그린웨이 파크



그림 84 보스턴(구글맵)

미국의 보스턴은 1960년대 이후 미국의 여타 대도시와 비슷하게 항구 기능 쇠퇴와 산업구조 변화로 인해 인구 감소, 교외 이주 등의 문제를 겪었다. 1959년 도심을 가로지르는 고가고속도로 센트럴아터리(Central Artery)가 개관되었고, 당초 예상과 달리 지나친 교통 혼잡을 초래하면서 보스턴의 경제 악화 및 삶의 질을 저하시키는 요인이 되었다.²⁴⁾ 보스턴시는 여러 문제점을 해결하고자, 1957년 재개발 관련 공공기관 BRA(Boston Redevelopment Authority)를 설립하여 공공이 계획 개발과정에 직접 참여하고, 70년대 이후 공공성 확보에 많은 노력을 기울이는 PPD(Private-Public Development)방식을 취하고 있다.²⁵⁾ 로즈 케네디 그린웨이 파크(Rose Kennedy Greenway park)는 정체가 극심했던 고속도로를 수변을 따라 이어지는 선형의 공원으로 재탄생시키면서 수공간 본래의 기능과 특성을 강화하며 공공의 가치 실현을 추구하기 위해 워터프론트를 개발한 사례로 총 7개 구역이 그린웨이 디스트릭트를 구성하고 있다. 이 프로젝트는 공공성을 워터프론트 개발의 주요 인자로 삼고 디자인 방향을 제시하였다는 점에서, 본 논문 대상지의 설계안이 공공성을 증진시키는 방향으로 변경하였다는 점과 유사하다는 것에서 참고할 만하다고 판단한다. 보스턴 하버 워터프론트 프로젝트의 주요 거점이자, 공공접근성 확보가 가장 적극적으로 이루어진 워프 디스트릭트(Warf District)를 중점적으로 살펴보았다.

24) 이금진. (2015).

25) 임태영. (2010).

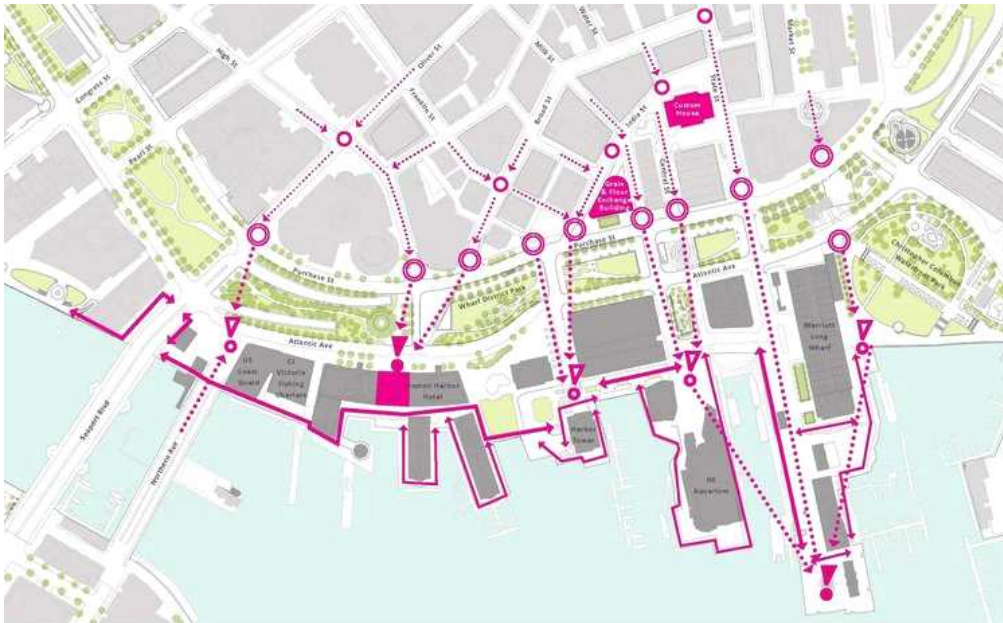


그림 85 워프 디스트릭트 개발 계획²⁶⁾



그림 86 워프 디스트릭트에서 도출한 설계 요소

1) **오픈 스페이스의 분절화 및 면적 우위성** : 대상지에서와 마찬가지로 오픈 스페이스로의 접근을 높이기 위해 분절화되어 있음과 더불어, 오픈 스페이스가 차지하는 면적이 더 많은 것을 알 수 있다.

2) **용도의 다양화 및 제도화** : 워프 디스트릭트는 다양한 용도의 저

26) 출처:Halvorson Design.com

층부와 외부공간으로 구성되어 있다. 더불어, 공공활성화를 위한 시설물 FPA (Facilities of Public Accommodation) 계획으로 제도화 되어있는데, 이는 공공 건축물 뿐 아니라, 레스토랑, 상점, 호텔 등의 개인 소유의 건축물 역시 FPA시설 역할을 담당하도록 하여 건축물 저층부를 모두 공공화 시키고자 했다.

3) 동선의 확장 및 개방성 확대 : 워프 디스트릭트의 경우, 저층부와 외부공간이 제도적으로 공공화되어 있어, 동선이 확장될 뿐 아니라, 건축물 내·외부를 자유로이 드나들 수 있다는 점에서 개방성 또한 확대되었다고 볼 수 있다.

이러한 결과를 바탕으로, 10년간 묵혔던 사업이 재개되면서 공공성증진을 담보로 진행되었고, 2009년 계획안과 비교했을 때 공공성이 증대되는 방향으로 나아가고 있으나, 사례에서 살펴볼 수 있는 설계 요소가 보다 구체적이고 체계적임을 알 수 있다.

제 6 장 결론

6.1. 결론

용산 도시환경 정비사업은 2006년 재개발 구역으로 지정되면서 기존의 철거·재개발 방식으로 진행되었으나, 2009년 참사를 기점으로, 공공성을 확보하고자 하는 요구를 반영하여 도시개발의 패러다임으로 배경이 바뀌었다. 공공은 공공성증진을 기반으로 법, 제도, 절차 등 여러 부분에서 많은 변화를 이루었고, 본 연구는 이 중 도시·건축적 맥락에 집중하여, 변경된 설계안에서 나타나는 설계요소를 구체적으로 살펴보고자 하였다. 참사가 일어난 지 10년이 되는 지금, 사업의 변화 과정을 면밀히 분석하여 현황을 파악해 보는 것이 신용산역 북측구역, 용산 정비창 전면구역 등 주변 미 시행 지구의 앞으로 나아갈 바람직한 방향 설정에 활용될 수 있을 것이다.

본 연구는 용산의 정비사업을 구역별로 살펴보고, 이를 종합하여 통합적으로 분석하여 개별적으로 나타나는 공공성요소에 대한 선행연구의 한계를 보완하였다. 본 연구의 목적은 공공성확보라는 명목을 내세워 사업이 재개되어가는 과정에서 변경된 설계안을 해석하여, 오늘날 공공성이라 받아들여진 도시·건축적 요소를 오픈 스페이스와 건축물 저층부에서 살펴보는 것이다.

연구의 방법은 먼저, 용산역 전면과 국제빌딩 주변을 블록, 대지, 건축물 단위로 분석하고, 이를 공공성요소로 2차 분석한 뒤 도식화한다. 다음으로, 총 7구역의 개별 공간 조성 특성을 종합하여 집합 공간 조성 특성을 파악한 후 집합적인 효과를 도출하고, 공통적으로 드러나는 공간 조성 패턴을 정리하였다. 2019년 설계안에서 표출되는 설계요소로는 오픈 스페이스가 분절화되고, 저층부의 용도가 다양해졌으며, 보행 동선이 확장된 양상을 보이고 있었다. 본 논문의 대상지와 유사한 목적, 용도, 면적 등을 기반으로 사례를 선정하여 동일한 공간 조성 패턴을 비교함으로써, 사업 재개의 근거로 언급되는 ‘공공성’증진 설계안의 타당성을 살펴

보고자 하였다. 사례에서 나타나는 설계 요소는 오픈 스페이스의 분절화 및 면적의 우위성을 가지고, 용도의 다양화 및 제도화되어 있으며, 동선의 확장 및 개방성이 확대된 모습을 보인다. 결론적으로, 10년간 묵혔던 사업이 재개되면서 공공성증진을 담보로 진행되었고, 2009년 계획안과 비교했을 때 공공성이 증대되는 방향으로 나아가고 있었으나, 유사한 사례에서 표출되는 설계 요소가 보다 구체적이고 체계적인 것으로 파악된다.

본 연구 결과는 2009년과 2019년의 도면과 문헌을 분석하여 변화된 설계요소를 구체적으로 파악하는데 큰 도움을 준다. 이를 통해 앞으로 도심재개발 사업에서 공공성을 고려한 디자인 방향 논의의 기반을 마련할 때 참고할 수 있을 것으로 기대된다.

6.2. 한계 및 시사점

본 연구는 사례지에 대한 실증자료를 토대로 연구가 시행되었으나, 대상지가 용산역과 국제빌딩 주변으로 한정되어 있고, 넓은 대상지의 특성을 살펴보고자 개별 구역을 면밀히 분석하는데 미흡했다는 한계가 있다. 또한, 2009년의 경우, 계획안을 분석했다는 점에서 자료의 정확성이 부족한 부분이 있고, 실제 이용자의 행태적 측면 등의 연구는 고려되지 않음이 한계로 남아 있다. 본 연구는 정비사업 과정에서 10여년의 세월동안 어떤 변화가 있었고, 결과가 어떻게 나타나는가에 대한 실태 파악을 중점적으로 분석했기에 공공성 증진에 대한 평가까지 이어지지 않는다는 한계가 있다.

하지만 향후 도심재개발 사업에서 공공성을 고려한 디자인 방향 논의의 기반을 마련할 수 있다는 데 본 연구는 의의를 가진다.

앞으로, 해당 사례지의 구역별로 더욱 자세한 요소를 도출하고, 어떻게 사용되는지에 대한 보완적 연구가 진행될 것을 기대한다.

참 고 문 헌

[학술논문]

박진수. (2013). ‘공공성’측면에서 본 현행 도시재생정책 및 제도에 관한 비판적 고찰. *한국도시설계학회지*, 14(2), 39-40.

이금진. (2015). 공공을 위한 보스톤 하버 워터프론트 계획방향 연구. *대한건축학회 논문집:계획계*, 31(2), 99-110.

임태영 & 김정민. (2010). 공공과 민간부분의 파트너쉽: 보스톤 재개발청 (Boston Redevelopment Authority) 사례를 중심으로. *도시정보, 대한국토 도시계획학회*, 334, 14-17.

[학위논문]

김도형. (1999). *을지로 제1지구 도심재개발 현상설계안에 나타난 건축적 공공성에 관한 연구: 저층부의 공공성 개선을 위한 설계안 작성*을 중심으로. 경희대학교 대학원.

남궁지희. (2010). *가로환경 개선사업의 평가구조에 관한 연구: 디자인서울거리사업을 중심으로*. 서울대학교 대학원.

박현신. (2007). *대학가 환경정비형 지구단위계획 시행사례분석: 환경정비형 지구단위계획 사업완료구역을 중심으로*. 홍익대학교 대학원.

변준석. (2014). *도시환경정비사업 집행 자연요인의 인과성 분석: 토지등소유자 방식을 중심으로*. 한양대학교 도시대학원.

이만출. (2010). 도시재생사업 시행 시 통합개발의 효과에 관한 연구: 청량리 도시환경정비사업(획지4)을 중심으로. 홍익대학교 대학원.

임상수. (2014). 도시환경정비사업 제도개선 방안에 관한 연구: 서울시 용산구를 중심으로. 경희대학교 관광대학원.

장시찬. (2010). 역세권 입체도시계획 개발사례의 건축적 공공성에 관한 연구. 홍익대학교 대학원.

정덕영. (2017). 공공성 제고를 위한 신도시 중심상업지의 도시관리방안. 목원대학교 대학원.

정주영. (2015). 중심업무지구 가로활성화 관점에서 본 대형 오피스 저층부의 설계기법: 서울 도심부의 최근 사례를 중심으로. 서울대학교 대학원.

차홍녕. (2005). 공공성 향상을 위한 고층 오피스 빌딩 저층부의 전이공간에 관한 연구. 한양대학교 도시대학원.

[단행본]

김기호, 양우현, 김도년 & 한필원. (1990). 도시에서 좋은 건축이란 무엇인가. 공간, 5.

박원순 & 서울연구원. (2016). 용산참사, 기억과 성찰. 용산참사백서.

신중진 & 김혜영. (2002). 대규모 복합용도개발의 계획특성에 관한 연구: 외부공간의 공공성을 중심으로. 국민연금공단 용역보고서, 18(5).

용산구청. (2007). 용산역전면 도시환경정비구역 지정 정비계획 설명서.

용산구청. (2016). 용산역전면 도시환경정비구역 변경지정 정비계획 설명서.

용산구청. (2016). 용산참사 아픔 이겨내고 다시 태어난 용산4구역.

이상호, 이승지, 강병훈, 김상철 & 이상규. (2002). 복합용도 건물 내부광장의 공공성 분석에 관한 연구: 이용자 만족도 조사를 통하여. 국민연금공단 용역보고서, 18(6).

홍석만. (2009). 용산참사의 정치경제학. 마르크스주의 연구, 6(2), 15.

[온라인 참고자료]

김동현. (2016,4,7). 용산4구역 개발, 8년만에 재개... 도계위 심의 통과. 브릿지경제.

<http://www.viva100.com/main/view.php?key=20160407010001700>

데이비드 치퍼필드.

http://davidchipperfield.com/project/amorepacific_headquarters

박정렬. (2016,11,28). 용산구, 국제빌딩4구역 도시환경정비사업 본격 시작. 천지일보.

<http://www.newscj.com/news/articleView.html?idxno=390167>

배경환. (2012,6,14). ‘용산참사’ 용산4구역 재개발 난항... “유찰, 또 유찰”. 아시아경제.

<http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=20120614150211500>

32

용산구청. (2016). 도시환경 정비사업 용산4구역 최종 PPT.

용산참사. 네이버 지식백과.

<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=928282&cid=43667categoryId=43667>

용산구청. (2010,1,19). 용산 도시환경 정비구역-국제빌딩 주변 1구역, 2구역. 네이버블로그. <https://blog.naver.com/elifkim/90079078786>

하버슨디자인. <http://www.halvorsondesign.com>

Abstract

Interpreting Design Approaches to Promote Public Interests in Urban Redevelopment Projects : A Case Study of Open Spaces and Lower-level Floors around the Yongsan International Building

Choi, Ja-Eun

Graduate Program in Urban Design

The Graduate School

Seoul National University

This study tries to find out the design factors of Yongsan 's Urban Environmental Improvement Project as resumed as a security

after promoting 'publicness' after the Yongsan disaster. Through this study, the following conclusions are drawn. First, open spaces are fragmented, and secondly, the use of lower levels has diversified. Finally, the human traffic extends to the outside of the building and the whole block.

As a result of the resumption of business for 10 years, the promotion of 'publicity' has been secured and compared with the 2009 plan, the architectural 'publicity' is being increased. However, compared with other cases, It is judged that there was no comparatively clear change. Based on this research, this study has significance in that it can provide the basis for discussing the direction of design considering 'publicness' in future urban redevelopment project. In addition, it is expected that detailed elements will be derived for each section of the case book and complementary research will be conducted on how to use it.

**keywords : Urban Redevelopment Project; Public Interests;
Lower-level Floors Plan**
Student Number : 2017-27321